CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

31 5.08.1979 (1465)



NAD POWSTAŃCZĄ WARSZAWĄ

35 lat temu, 1 sierpnia 1944, wybuchło w Warszawie zbrojne powstanie. Wszczęte zostało w nie sprzyjających okolicznościach strategicznych, w niedogodnych warunkach, gdy w mieście istniał niekorzystny stosunek między hitlerowskimi wojskami okupacyjnymi a siłami konspiracyjnymi. Niezależnie jednak od względów politycznych, jakie towarzyszyły powstaniu, które miało być demonstracją polityczną ze strony emigracyjnego rządu polskiego w Londynie — Powstanie Warszawskie przekształciło się w powszechny ruch zbrojny, spontanicznie poparty przez ludność cywilną. Hasło oswobodzenia umęczonej Warszawy od hitlerowskiego jarzma wyzwoliło wśród powstańców — członków Armii Krajowej i organizacji lewicowych z Polską Partią Robotniczą i Armią Ludową na czele oraz innych organizacji — niezwykłą energię i wolę walki. Żywiołowo i masowo wsparła walczących na barykadach powstańczych młodzież.

Mimo bohaterstwa ludności stolicy, sytuacja w miarę upływu czasu stawała się niekorzystna dla miasta. Wśród wielu innych, stanęła również sprawa pomocy drogą lotniczą dla powstańczej Warszawy. Poruszyła ona żywo umysły lotników polskich walczących z wrogiem na frontach II wojny światowej. Wybuch walk powstańczych w Warszawie był dla nich zaskoczeniem. Świadczy o tym chociażby fakt, że już 1 sierpnia polska eskadra do zadań specjalnych nr 1586 w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie, nic nie wiedząc o powstaniu, poleciała swymi wszystkimi załogami do Polski, aby dokonać zrzutów broni i amunicji... daleko od Warszawy.

Różne były drogi lotników polskich i alianckich nad powstańczą Warszawę. Niesienie jej skutecznej pomocy z powietrza nastręczało ogromne trudności. Lotnicy zapisali jednak chlubne karty w lotach z pomocą Warszawie, mimo — jak to określił szef Departamentu d/s Sprzymierzonych Sił Powietrznych w brytyjskim Ministerstwie Lotnictwa (w skrócie DAAFL) gen. Beaumont — że loty do Warszawy są „działaniami samobójczymi".

Rozmiary ogromnych strat lotniczych ilustrują m.in. następujące dane: W okresie siedmiu tygodni powstania lotnictwo polskie na Zachodzie straciło 119 ludzi, tj. pełne 17 załóg. Z 97 samolotów z załogami polskimi, tylko 54 dotarły do celu, a zaledwie jedna trzecia ich zrzutów dostała się w ręce powstańców. Straty brytyjskich lotników nad Warszawą wyniosły 35 załóg; ogółem stracono 52 samoloty i 245 lotników i tylko niewielka część ich zrzutów trafiła do walczących w mieście.

18 września masowych zrzutów w dzień dokonały z Anglii 104 latające fortece z 8 Floty Powietrznej USA (wystartowało 107). Zrzucono z nich 1 284 zasobniki, z których tylko 388 dostało się w ręce powstańców (ok. 30 procent). Amerykańskie samoloty leciały do granic Polski w osłonie myśliwców, po czym po dokonaniu zrzutu nad Warszawą lądowały w radzieckiej bazie pod Połtawą, skąd wróciły do Anglii przez Włochy, aby nie lecieć nad silnie bronionym obszarem III Rzeszy.

Kilka dni wcześniej, w nocy z 13 na 14 września, do akcji pomocy walczącej Warszawie wkroczył 2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków", wyznaczony do zaopatrywania powstańców z powietrza. Zrzutów dokonywała też 9 radziecka dywizja nocnych bombowców z 16 armii lotniczej. Tej nocy 15 samolotów Po-2 pułku „Kraków" i 70 radzieckiej dywizji zrzuciło powstańcom zasobniki, w których było 30 ton żywności, 1 200 granatów i 80 000 sztuk amunicji. Zrzut był celny, gdyż dowództwo radzieckie wcześniej zapowiedziało pomoc i uzgodniło z powstańcami sygnały i rejony zrzutów. Działania nocnych bombowców nad Warszawą były bardzo utrudnione i niebezpieczne, ponieważ Niemcy prowadzili niezwykle zacięty ogień artylerii przeciwlotniczej.

W tym czasie w rejonie Warszawy operowało już lotnictwo radzieckie, a od 19 września weszły do akcji bojowej w rejonie stolicy pułk szturmowy i myśliwski 1 polskiej mieszanej dywizji lotniczej ludowego Wojska Polskiego. Atakowały one i niszczyły niemieckie środki ogniowe w mieście i w jego okolicy, stanowiąc konkretną pomoc dla walczących warszawiaków. W okresie od 13 września do 1 października 16 radziecka armia lotnicza i podporządkowana jej operacyjnie 1 dywizja lotnicza LWP wykonały 3 475 lotów bojowych (samoloty polskie w dniach 13—24 września — 533 loty). Powstańcom w Warszawie zrzucono 1 działo 45 mm, 156 moździerzy, 505 rusznic przeciwpancernych, 2 667 pistoletów maszynowych i karabinów, 3 mln pocisków, 41 780 granatów ręcznych, 51 840 min, 515 kg leków i ponad 113,5 ton żywności.

Zrzuty lotnicze i wsparcie z powietrza polskich i alianckich lotników stanowiły dużą pomoc dla walczącej Warszawy. Nie mogły jednak zapobiec tragicznej epopei czynu powstańczego. Niewiarygodne wprost bohaterstwo powstańców i ludności stolicy sprawiło, że uparcie i nieustępliwie walczyli z przeważającym wrogiem 63 dni. Pamięć o tym powstańczym zrywie ludu Warszawy, o heroizmie jego mieszkańców i o lotnikach, którzy nieśli z powietrza pomoc umęczonej stolicy — pozostanie na zawsze w naszej pamięci, w historii narodu polskiego. (jk)

z lotu po kraju

WYSOKIE ODZNACZENIA DLA MIAST I WSI, ZAKŁADÓW I INSTYTUCJI

Na wniosek Biura Politycznego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, uchwałą Rady Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w 35 rocznicę powstania Polski Ludowej — przyznane zostały wysokie odznaczenia państwowe dla miast i wsi, zakładów i instytucji, stowarzyszeń i związków oraz żołnierzy ludowego Wojska Polskiego.

Między innymi, Orderem Sztandaru Pracy I klasy odznaczony został Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców, Orderem Sztandaru Pracy II klasy — miasto i gmina Warka i Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego PZL-Krotoszyn. Wysokimi orderami odznaczono 8 jednostek i instytucji LWP.



Rys. W. Fuglewicz

„WITA WAS POLSKA"

Taki tytuł nosi barwny film dokumentalny relacjonujący powitanie w Polsce, w lipcu 1978, załogi statku kosmicznego Sojuza 30, **Piotra Klimuka i Mirosława Hermaszewskiego.** Film, produkcji Wytwórni Filmowej „Czołówka", zrealizował **Bohdan Świątkiewicz** (scenariusz, realizacja i komentarz), dziennikarz, znany z poprzednich trzech filmów o tematyce kosmicznej związanych z lotem Polaka w Kosmos. Jak Czytelnicy pamiętają, B. Świątkiewicz jest laureatem naszych Błękitnych Skrzydeł 1978.

OKĘCIE PAMIĘTA

Z piękną inicjatywą wystąpiło Lotnicze Koło ZBoWiD i Klub Oficerów Rezerwy w Warszawie na Okęciu, pragnąc uczcić pamięć poległych we wrześniu 1939 r., w ciężkich walkach o lotnisko, żołnierzy Wojska Polskiego oraz cywilnych pracowników lotnictwa, którzy życiem przypłacili udział w późniejszych akcjach sabotażowych przeciwko okupantowi. 23 sierpnia, w dniu Święta Lotnictwa, w 35 rocznicę powstania ludowego Lotnictwa Polskiego, na terenie krajowego dworca lotniczego na Okęciu w Warszawie, zostanie odsłonięty na ich cześć obelisk ze stosowną tablicą. Obecnie trwają jeszcze prace przygotowawcze (zdjęcie u dołu). Autorem projektu przestrzennego zagospodarowania miejsca jest inż. **Jacek Janczewski**, natomiast dziełem inż. **Czaplickiego** jest układ całego napisu na obelisku. Obróbką 2-metrowego głazu zajmował się mistrz kamieniarski **Tadeusz Gwyl**, z **Henrykiem Winterottem** i **Andrzejem Jakubowskim.**

Zdjęcie: Wojciech Rychalski





25 lipca br. odbył się pomyślnie pierwszy próbny lot samolotu dyspozycyjnego PZL 112 M-20 „Mewa", produkcji Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL Mielec.

Zdjęcie: ANDRZEJ SZCZEPANIAK

W SKRÓCIE

● **Przepraszamy Edmunda Osińskiego** z Biura ZG APRL i Czytelników, za nieopatrzną zmianę jego imienia w notatce z „Lotu po kraju" (nr 29, str. 2) dotyczącą wyróżnienia Medalem Komisji Edukacji Narodowej.

● **W lipcu,** w czasie pobytu w Polsce na urlopie, złożyli w naszej redakcji wizyty: **Jerzy B. Cynk** (z żoną i córką) — znany publicysta i historyk lotnictwa zamieszkały w W. Brytanii oraz **Jurij Biechtierow** (z żoną) — sekretarz odpowiedzialny miesięcznika „Modelist-Konstruktor" w Moskwie.

● **Polscy spadochroniarze** wojskowi — **Ryszard Olszowy, Józef Łuszczki i Marek Fotyga** — zdobyli złoty medal w grupowych skokach relativ na XIV Spadochronowych Mistrzostwach Armii Zaprzyjaźnionych w Bułgarii.

● **Mistrzostwa Polski** w akrobacji samolotowej (3—9.09.79) w Pruszczu Gdańskim uświetnią jubileusz 50-lecia Aeroklubu Gdańskiego; spodziewany jest w nich także udział pilotów CSRS i NRD.

● **Spadochroniarz** Aeroklubu Lubelskiego, **Henryk Grudziński,** wykonał w lipcu tysięczny skok ze spadochronem. Gratulujemy.

● **Aeroklub** w Stalowej Woli współpracuje z Komendą Wojewódzką Straży Pożarnej w Tarnobrzegu w zakresie patrolowania z powietrza kompleksów leśnych.

● **W tygodniku** „Razem" ukazał się artykuł Mirosława **Hermaszewskiego** pt. „Jak zostać kosmonautą".

● **W PLL LOT** obradowała 27 czerwca Konferencja Samorządu Robotniczego, poświęcona sprawom bezpieczeństwa i higieny pracy, socjalnym oraz problemom inwestycyjnym.

● **Telewizja** Polska nadała 22 lipca (progr. II) 10-minutowy film dokumentalny pt. „Żwirko i Wigura", zrealizowany przez **Sergiusza Sprudina** w Wytwórni Filmów Dokumentalnych w Warszawie.

● **W Wytwórni** Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Mielec pożegnano serdecznie grupę specjalistów radzieckich z głównym konstruktorem **R. A. Izmaiłowem,** którzy współpracowali w konstrukcji, budowie i doskonaleniu polsko-radzieckiego odrzutowego samolotu rolniczego PZL M-15.

WYDAWNICTWA

BOHDAN DROZDOWSKI: **MANEWR: UCIECZKA W SŁOŃCE.** Wydawnictwo MON — 1979. Wyd. 3. Powieść z życia lotników morskich. Str. 192, cena 15 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- REWIZYTA
- 19 CZEKOLADOWYCH SERC
- OKNO NA ŚWIAT
- FOKI WYŻEJ
- WIELKIE DNI ZDEGRADOWANEGO LOTNISKA

NASZA OKŁADKA

Joanna Rogóż — jedynaczka obozu przysposobienia obronnego w Pobiedniku, zorganizowanego w lipcu przez Aeroklub Krakowski wspólnie z Kuratorium Oświaty i Wychowania w Krakowie.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

POLSKA w KOSMOSIE

W LATACH OSIEMDZIESIĄTYCH

W początkach lipca br. obchodziliśmy pierwszą rocznicę wydarzenia będącego jednym z przełomowych momentów w rozwoju polskiej nauki — powrotu pierwszego Polaka na Ziemię z Kosmosu.

Lot polsko-radzieckiej załogi na pokładzie zespołu orbitalnego Sojuz-Salut był manifestacją przyjaźni łączącej oba kraje — Polskę i ZSRR, dowodem możliwości twórczej współpracy w najbardziej przodujących dziedzinach nauki i techniki, jaką stwarza ścisłe współdziałanie krajów bratniej wspólnoty socjalistycznej. Wyprawa Sojuza 30 miała jednak znaczenie nie tylko symboliczne.

Dzięki udziałowi w programie Interkosmos, polscy naukowcy uzyskują już od lat dane o procesach zachodzących w górnych warstwach atmosfery, zjawiskach fizycznych w głębokim Kosmosie, o wpływie warunków lotu kosmicznego na żywe organizmy — w ramach eksperymentów prowadzonych za pomocą sputników i rakiet geofizycznych. Możliwość wysłania w Kosmos człowieka otworzyła jednak przed polskimi placówkami naukowymi jakościowo nowe horyzonty badawcze. Pozwoliło to na przeprowadzenie doświadczeń kompleksowych, przynoszących korzyści poznawcze — co samo w sobie jest niezbędnym warunkiem postępu — jak też stwarzających podwaliny nowych dziedzin gospodarki — przemysłów orbitalnych.

Lądując w kazachstańskim stepie Sojuz 30 przywiózł na Ziemię cenne wyniki badań przygotowanych przez polskie instytuty, wykonywanych w składzie międzynarodowej załogi przez polskiego kosmonautę. Dzięki pracy zespołów, korzystających z udostępnionej naszemu krajowi, na zasadach nieodpłatności, radzieckiej techniki kosmicznej, przedstawiciel Polski mógł z dumą oświadczyć na forum ONZ, iż kosmiczny eksperyment z zakresu technologii materiałowej przyniósł kryształy nowych, trójskładnikowych materiałów półprzewodnikowych o znakomitej prawidłowości budowy i jednorodności składu 6-krotnie lepszej niż ta, jaką uzyskuje się na Ziemi w warunkach laboratoryjnych. Aparat skonstruowany na potrzeby doświadczenia z zakresu medycyny kosmicznej stosowany jest już w klinikach, gdzie pomaga dozować wysiłek fizyczny rekonwalescentom.

Dokonane z pokładu Saluta 6 fotografie Polski są wykorzystywane m. in. przy pracach nad zagospodarowaniem Wisły, posłużą też do sporządzenia mapy użytkowania gruntów w kraju. Ten ostatni przykład pokazuje szczególnie dobitnie, jakie efekty może przynieść gospodarce narodowej technika kosmiczna. Poprzednią taką mapę przygotowywano przez 30 lat. Nowa zostanie ukończona w roku 1980 i będzie uwzględniać dane z r. 1978!

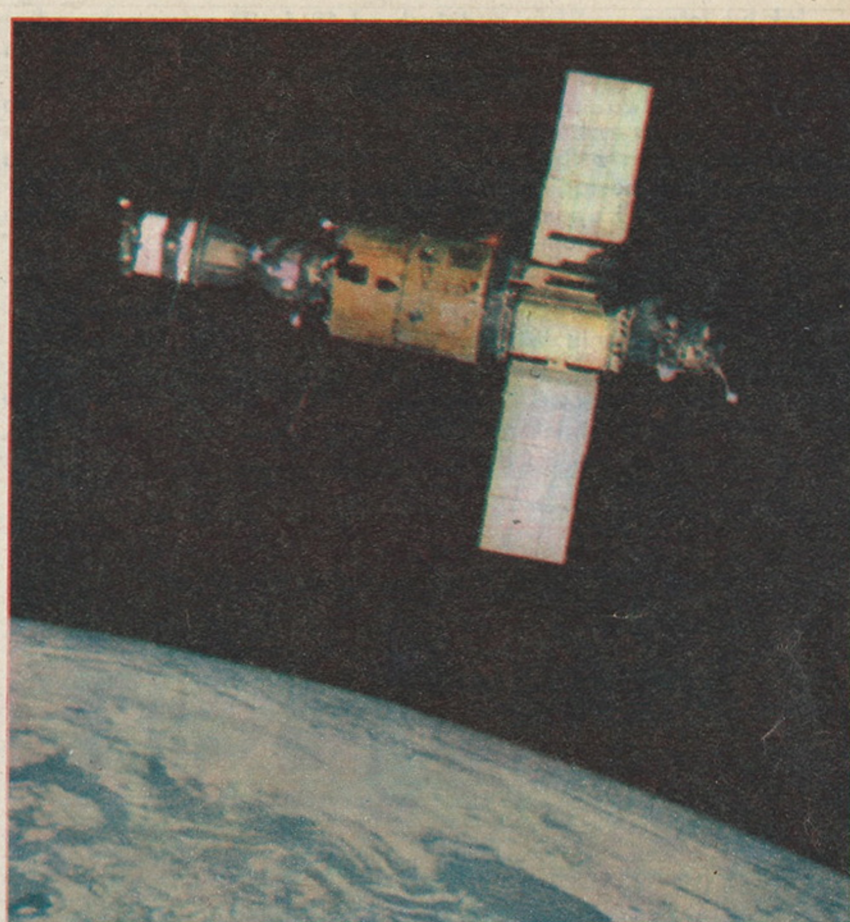
Na posiedzeniu Biura Politycznego KC PZPR 12 lipca rozpatrywano drogę Polski w Kosmos w latach osiemdziesiątych. Będzie ona kształtować się pod wpływem tendencji światowych, długofalowych planów programu Interkosmos, potrzeb gospodarki i nauki w naszym kraju. Lata osiemdziesiąte będą właśnie tym okresem, w którym — w skali międzynarodowej — zostanie dokonane przejście od wypraw badawczych w przestrzeń okołoziemską do jej systematycznego zagospodarowywania, umieszczania w niej nie tylko laboratoriów korzystających z mikrograwitacji i próżni, lecz również wytwórni materiałów dających się uzyskiwać tylko w takich warunkach; powstaną nowe, wyspecjalizowane systemy łączności satelitarnej, a także kosmiczne obiekty energetyczne.

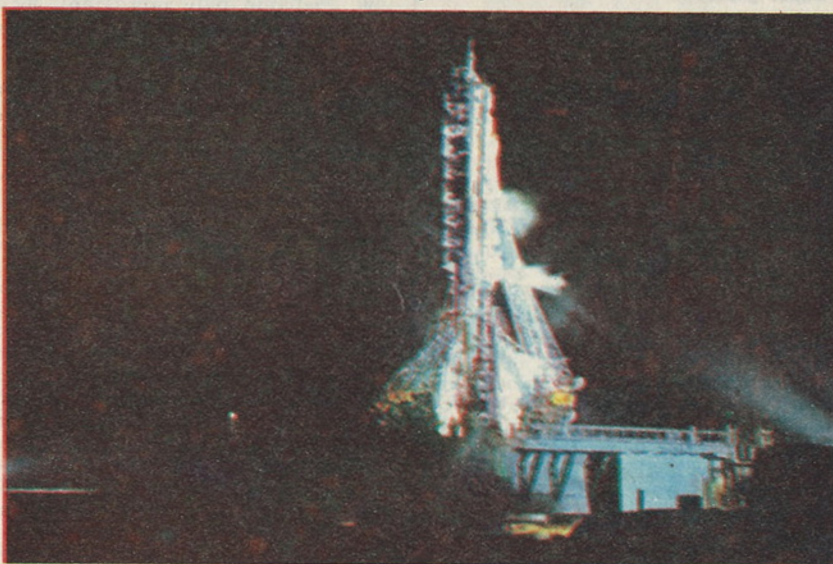
Nasz udział w zagospodarowywaniu Kosmosu będzie koniecznym warunkiem dotrzymania kroku światowemu postępowi nauki i techniki. Nie można od niego odstąpić. Skazywałoby to Polskę na opóźnienie i w ostatecznym rachunku — na konieczność stałego importowania rozwiązań technicznych, informacji i wiedzy o wielkim znaczeniu dla rozlicznych dziedzin gospodarki i życia społecznego np. rolnictwa czy łączności.

Dotychczasowy udział w programie Interkosmos wykazał, że Polska może być pełnowartościowym partnerem w międzynarodowej współpracy w badaniach i wykorzystywaniu Kosmosu, zwłaszcza w wyniku decyzji podjętych w drugiej połowie lat siedemdziesiątych. Polscy specjaliści chlubią się np. niezawodnym działaniem konstruowanej w naszym kraju satelitarnej aparatury badawczej. Osiągnięcia w tej dziedzinie — zarówno naukowe jak i techniczne — stwarzają warunki do tego, aby ważna pozwoliła... poznawczo fizyka kosmiczna odgrywała istotną rolę w polskich badaniach kosmicznych również w przyszłości. Istnienie silnych szkół naukowych fizyki ciała stałego, technologii elektronowej itd. — jak też potrzeby szybko rozwijających się naukochłonnych działów przemysłu wskazują, że konieczne będzie opanowywanie kosmicznych technologii materiałowych — dla techniki elektronicznej, laserowej, optycznej itp. Zasadnicze znaczenie dla dobrego gospodarowania kurczącym się areałem ziem uprawnych, zasobami mórz i innymi bogactwami naturalnymi, ma rozwój technik i systemów teledetekcji, w których kraj nasz ma również do odnotowania osiągnięcia liczące się we wspólnocie socjalistycznej. Nie będzie można zaspokoić, bez szerszego wykorzystania możliwości, jakie w tej dziedzinie przynosi technika kosmiczna, rosnących potrzeb łączności. Dotyczy to zarówno telewizji, jak i systemów wyspecjalizowanych dla statków handlowych i rybackich.

Kraj nasz stoi wobec wielkich i ambitnych zadań w dziedzinie rozwoju społeczno-gospodarczego. Kierunki skupienia potencjału badawczego określane są więc z myślą o tym, aby nasz udział w międzynarodowym programie Interkosmos był maksymalnie efektywny. Nie mniejsze znaczenie ma takie powiązanie badań i sposobów wykorzystania właściwości przestrzeni kosmicznej z ogólnokrajowym systemem badań i wdrożeń, aby wysoko wydajne techniki kosmiczne przynosiły jak najszybciej jak najpełniejsze korzyści na szerokim froncie gospodarki i nauki.

MARIUSZ KUKLIŃSKI







Na zdjęciu u góry: Zespół orbitalny — stacja kosmiczna Salut-6 i statek Sojuz-31. Zdjęcie wykonane z pokładu statku Sojuz-29.
Zdjęcie: Awiacja i Kosmonawtika

Jak już informowaliśmy, w dniach od 15 do 24 czerwca br. odbył się VI Pomorski Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Został on rozegrany pod hasłami 35-tej rocznicy Polski Ludowej, 35-lecia ludowego lotnictwa polskiego, Międzynarodowego Roku Dziecka i 40-tej rocznicy wybuchu II wojny światowej. Trasa tegorocznego rajdu prowadziła z Rzeszowa, przez Mielec, Łódź, Włocławek, do Torunia, gdzie nastąpiło uroczyste zakończenie, połączone z wręczeniem nagród i upominków najlepszym załogom oraz zwycięskim dziennikarzom i pilotom.

W czasie rajdu rozegrano sześć konkurencji pilotażowo-nawigacyjnych. W imprezie uczestniczyły 24 załogi na piętnastu samolotach Zlin-42, siedmiu Wilgach i dwóch Jakach-12. Ich piloci pochodzili z 20 aeroklubów, dziennikarze reprezentowali 22 redakcje telewizyjne, radiowe i prasowe, których siedzibą jest 13 miast w całym kraju. Największą liczbę załóg zgłosiły: Warszawa – 6, Poznań – 5, Toruń – 3 i Bydgoszcz – 2.

PO VI POMORSKIM RAJDZIE

BOLESŁAW GACZKOWSKI

LEPIEJ NIŻ ROK TEMU ALE...

Niewiele brakowało, aby tegoroczny rajd dziennikarzy i pilotów zakończył się tuż po jego uroczystym otwarciu. Przyczyną nie były jednak trudności organizacyjne, chociaż i tych tym razem nie zabrakło, lecz gwałtowna burza, która 15 czerwca przeszła nad Rzeszowem.

Ledwie zdołała wylądować na lotnisku Jasionka spóźniona nieco załoga Aeroklubu Białostockiego, gdy z ciemnych, niskich chmur lunął najpierw grubokroplisty deszcz, a potem — grad wielkości gołębich jaj. Jechaliśmy w tym czasie dwoma autokarami do hotelu, pełni obaw o stan pokrycia rajdowych samolotów. Co do jednego byliśmy tylko pewni: że zostały one dobrze zakotwiczone, bowiem tę czynność piloci, często przy pomocy dziennikarzy, wykonywali zawsze skrupulatnie. Wraz z gradem uderzył gwałtowny wiatr. Co pomniejsze samochody, w tym wszystkie osobowe, stawały na sosach i szukały schronienia pod drzewami. Jak się okazało później, nad Rzeszowem przeszła silna trąba powietrzna, która w wielu miejscach połamała pnie kilkunastoletnich drzew, poprzewracała kioski, a nawet gdzieś na peryferiach zabiła krowę. Gdyby centrum tej trąby zahaczyło o stoisko rajdowych samolotów — nasze lotnictwo sportowe stałoby się uboższe o kilkanaście Zlinów, Wilg i Jaków.

KONKURENCJE PILOTAŻOWE

VI Pomorski Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów został rozegrany w oparciu o wypracowane przed kilkunastoma laty metody zawodów rajdowo-nawigacyjnych. Z opisem tych konkurencji pilotażowych spotykamy się w ciągu roku kilkakrotnie: z okazji Samolotowych Mistrzostw Polski Rajdowo-Nawigacyjnych seniorów i juniorów, podczas Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych oraz wielu innych zawodów i mistrzostw, kiedy wymagana jest precyzyjna regularność przelotów, rozpoznawanie obiektów i zrzuty oraz dokładność lądowania. Pod tym względem, według opinii większości pilotów, tegoroczny rajd samolotowy dziennikarzy i pilotów charakteryzował się średnim, a niekiedy mniej niż średnim stopniem trudności. Z pewnością wpłynęła na to doskonała pogoda, jak również bardziej doświadczony niż w ubiegłym roku zespół pilotów.

Warto podkreślić, że i podczas tego rajdu znalazła potwierdzenie prawidłowość rotacji zawodników. W czołówce znaleźli się nasi najlepsi piloci średniego pokolenia, jak **Witold Świadek, Andrzej Korzeniewski, Marian Wajda i Wiesław Iwański,** ale tuż za nimi uplasował się świetny **Jan Robaczewski** oraz niedawni juniorzy: **Wacław Nycz i Anna Iwańska.** Pierwszą dziesiątkę najlepszych pilotów rajdu zamykają wytrawni „ponadczterdziestolatkowie" — **Stanisław Marliński i Mirosław Gajewski.** Na początku drugiej dziesiątki znaleźli się groźni jeszcze do niedawna piloci rajdowi — **Lech Szutowski i Waldemar Gross,** którzy w punktacji zespołowej zostali ściągnięci, niestety, przez znanych skądinąd z dobrych piór dziennikarzy — **Bogumiła Leśniewskiego,** debiutanta rajdowego i **Jacka Bryla.**

Kolejność zajętych przez pilotów miejsc w konkurencjach pilotażowych pozwala na wysnucie wniosku, że największe szanse na czołowe miejsca w rajdach mają ci, którzy latają dużo i w różnorodnych zawodach.

DZIENNIKARSKIE KONKURENCJE

Zmodyfikowany wiosną br. regulamin konkursu dziennikarskiego nie wniósł nic nowego w zakresie wymogów stawianych dziennikarzom. W dalszym ciągu wysłanników redakcji obowiązywało przedłożenie członkom jury dwóch prac: pierwszej, przygotowanej przed rajdem i związanej z hasłami imprezy i drugiej — napisanej w czasie jej trwania. Wydawałoby się, że nie jest to żądanie wygórowane i jego realizacja nie powinna być trudna, chociażby i z tego powodu, że hasła, pod którymi przebiegał rajd w bieżącym roku stwarzały możliwość bardzo szerokiego wachlarza tematów.

Niestety, na skutek dwutorowego powiadamiania dziennikarzy o rajdzie i wymogach stawianych jego uczestnikom, kilku dziennikarzy dowiedziało się o rajdzie w ostatniej chwili, a kilkunastu skarżyło się na nieotrzymanie regulaminu konkursu dziennikarskiego. Rozgardiasz, jaki powstał przy tej okazji jest z pewnością ostrzeżeniem, że nie należy na siłę pomagać organizatorom oraz wyręczać ich w pewnych przedsięwzięciach wbrew ich woli.

Skutki tegorocznego eksperymentu w werbunku dziennikarzy na rajd okazały się fatalne: kilku dziennikarzy zgłosiło do konkursu stare prace rajdowe, już kiedyś publikowane. Dotyczyło to zarówno prac pierwszych, jak i drugich. Że tak było, wiem to z ust samych „delikwentów", którzy w walce o tak cenne punkty zdecydowali się na taki krok. Jak to zubożyło dorobek rajdowy — nie trzeba nikomu tłumaczyć.

Szkoda przeto, że w jury konkursu dziennikarskiego nie zasiedli również dziennikarze znający pokaźną część prac z poprzednich rajdów. Podobno byli zapraszani, lecz z wiadomych im tylko przyczyn nie przyjechali.

Tymczasem w dniu zakończenia rajdu dowiedzieliśmy się z ust przewodniczącego jury, że poziom tegorocznych prac zgłoszonych do konkursu dziennikarskiego był wyższy niż w roku ubiegłym. Mogło to, moim zdaniem, wynikać z faktu, że podczas tegorocznego rajdu dziennikarze i piloci zwiedzili wiele interesujących obiektów kulturalnych i zakładów przemysłowych (zamek w Łańcucie, Wytwórnie Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie i w Mielcu oraz kilka zakładów pracy w Łodzi i we Włocławku), jak też mogło być spowodowane udziałem w rajdzie większej liczby dobrych dziennikarzy, którzy nie uczestniczyli w zeszłorocznej imprezie. Zaliczyłbym tu red. **Janinę Słomińską i Barbarę Guzik** oraz redaktorów: **Marka Badtke, Tomasza Talarczyka, Zbigniewa Bryczkowskiego, Bogdana Kaznowskiego, Tadeusza Patana** i innych.

Miejmy nadzieję, że wszystkie prace nagrodzone i wyróżnione zostaną opublikowane przez „Gazetę Pomorską" i inne dzienniki w Bydgoszczy i Toruniu. Bylibyśmy radzi, gdyby to były prace dotyczące nie tylko regionu pomorskiego.

NA ETAPACH

W porównaniu z dotychczasowymi trzynastoma centralnymi rajdami dziennikarzy i pilotów, które były organizowane z dużym rozmachem oraz przy zaangażowaniu znacznych sił i środków, rajdy pomorskie, chociaż podniesiono je do rangi imprezy ogólnopolskiej — mają o wiele mniejsze możliwości. Do ostatnich niemal tygodni przed datą rozpoczęcia, ich organizatorzy nie mają pewności co do przebiegu trasy, jak również wielkości oddanych im do dyspozycji środków. Odbija się to ujemnie na pracy komitetów etapowych, które są powoływane w dużym pośpiechu, a często i w przypadkowym składzie.

Komitety etapowe największą część pracy składają na barki kierownictwa aeroklubów. Te z kolei nie mają zbyt dużych możliwości, aby poza zakwaterowaniem i wyżywieniem uczestników rajdu przygotować im odpowiedni zestaw materiałów informacyjnych o regionie, aeroklubie, instytucjach i zakładach lotniczych na własnym terenie oraz o ludziach zasłużonych dla lotnictwa.

Na przykład tegoroczny informator, przygotowany przez organizatorów VI Pomorskiego Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów pobił skromnością swej formy i treści wszystkie dotychczasowe. Poza Rzeszowem, gdzie staraniem kierownictwa aeroklubu i miejscowych działaczy lotniczych przygotowano minimum informacji o lotnictwie na tym terenie, zabrakło jakiejkolwiek informacji w Mielcu, Łodzi i Włocławku.

Można jeszcze starać się zrozumieć Aeroklub w Mielcu, który w tym samym czasie miał na głowie odbywające się tam I Mistrzostwa Polski w Wieloboju Spadochronowym, można wybaczyć to niedopatrzenie Aeroklubowi Włocławskiemu, który jest placówką dość młodą i niezbyt zasobną. Ale Łódź...

Przypadające w tym roku 50-lecie Aeroklubu Łódzkiego powinno zobligować jego działaczy i kierownictwo do puszczenia „w Polskę" jak najszerszej informacji o najstarszym aeroklubie, który ma przecież czym się szczycić i pochwalić. Tymczasem podczas kilkunastominutowej agitki przed odlotem, pocieszono dwudziestu paru dziennikarzy że fajno jest, że foldery już się drukują i będą nawet gotowe we wrześniu. Czy zamiast tej przysłowiowej „rączki prezesa" nie lepiej było dać dziennikarzom przepisaną w kilkunastu egzemplarzach na maszynie informację o osiągnięciach aeroklubu w 50-leciu?

A potem na różnych szczeblach ubolewa się, że tak mało pisze się w prasie o lotnictwie sportowym...

Gwoli sprawiedliwości trzeba dodać, że zarzuty pod adresem władz Aeroklubu Łódzkiego nie dotyczą absolutnie programu rajdowego oraz warunków zakwaterowania i wyżywienia. Te były na poziomie i za tę część naszej wizyty w Łodzi czujemy się w obowiązku złożyć podziękowanie.

I jeszcze jedno.

Uczestnicy rajdu z dużym wzruszeniem przyjmują po wylądowaniu kwiaty, serdeczne uściski dłoni i ciepłe słowa. A każdy z nich z nie mniejszą radością powitałby w pobliżu stoisk samolotów barowóz z napojami chłodzącymi i kanapkami

oraz wiadomość o możliwości umycia, chociażby rąk i skorzystania z ubikacji.

I znów do chlubnych wyjątków w tym zakresie należały Rzeszów — przez cały czas pobytu w tym mieście i na lotnisku oraz Toruń, gdzie każdy lądujący uczestnik rajdu natychmiast dowiadywał się, że po „spowiedzi" u kierownika sportowego rajdu oczekują go miłe panie w lotniskowej kawiarence, gdzie dadzą się napić, coś zjeść i bez zwłoki do hotelu zawiozą.

CZAS NA WNIOSKI

Bądźmy szczerzy: coraz trudniej dziś o mecenasa, który zechciałby patronować takiej imprezie, jaką są samolotowe rajdy dziennikarzy i pilotów, a także wspierać je finansowo. Kiedyś z dużą ofiarnością i zaangażowaniem czynili to działacze i sympatycy lotnictwa we Wrocławiu oraz w znacznie mniejszej skali w Opolu. Pomorskie rajdy organizowane są na bazie i siłami głównie Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu i zespołu redakcyjnego „Gazety Pomorskiej". Od początku zyskały sobie one przychylność Zarządu Głównego Aeroklubu PRL oraz Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich.

O ile dla pilotów udział w samolotowych rajdach dziennikarzy i pilotów jest przede wszystkim treningiem w przelotach nawigacyjnych, to dla dziennikarzy są one zawsze podniebną przygodą i praktyczną lekcją nauki i poznania lotnictwa. I chyba ten aspekt należy brać pod uwagę w pierwszej kolejności podczas oceny wyników i przydatności rajdów.

Co do tego, że takie rajdy trzeba organizować, nikt nie ma żadnych wątpliwości. O korzyściach, jakie one przynoszą, pisaliśmy już niejednokrotnie. Teraz, gdy gorączka porajdowa już minęła, warto chyba zastanowić się, co należy uczynić, aby stały się one jeszcze bardziej atrakcyjne i nośne propagandowo.

Wszystkim chcącym wypowiedzieć się w tej sprawie redakcja Skrzydlatej Polski z pewnością użyczy swoich łamów.

NA ZDJĘCIACH:

1. Zliny 42 w pięknej scenerii lotniska Aeroklubu Rzeszowskiego.
2. Załoga gentlemanów — jak nazywano na etapach red. Jacka Bryla z „Głosu Pracy" i pil. Waldemara Grossa z Aeroklubu Wrocławskiego.
3. Chwila odprężenia przed startem do kolejnego etapu.
4. Wszystkie znaki odnalezione! — mówi instr. pil. Zdzisław Dudzik (z lewej) do zwycięskiej załogi rajdu: red. Jerzego Iwaszkiewicza (w środku) i pil. Witolda Świadka (z prawej).

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

VI POMORSKI RAJD SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY I PILOTÓW
Rzeszów—Mielec—Łódź—Włocławek—Toruń 15—24.VI.1979 r.

Miejsce załogi	Pilot — aeroklub Dziennikarz — redakcja		miejsce i punkty pilota	dzienn.	suma
1.	Witold ŚWIADEK	Rzeszowski	1(898)		1 748
	Jerzy IWASZKIEWICZ	Sportowiec		3(850)	
2.	Andrzej KORZENIOWSKI	Pomorski	2(848)		1 723
	Marek BADTKE	Gazeta Pomorska		2(875)	
3.	Wacław NYCZ	Rzeszowski	5(816)		1 616
	Barbara GUZIK	Słowo Polskie		4(800)	
4.	Jan ROBACZEWSKI	Pomorski	6—7 (814)		1 514
	Janina SŁOMIŃSKA	Gazeta Pomorska		6(700)	
5.	Tadeusz GOŁATA	Bydgoski	11—12(763)		1 513
	Wojciech WOŹNIAK	Dziennik Wieczorny		5(750)	
6.	Anna IWAŃSKA	Podhalański	6—7 (814)		1 439
	Bogdan KAZNOWSKI	Wiadomości Sportowe		9(625)	
7.	Mirosław GAJEWSKI	Kielecki	8(809)		1 409
	Marek DARMAS	Słowo Ludu		10—13(600)	
8.	Andrzej BYLOK	Bielsko-Bialski	10(796)		1 396
	Tadeusz PATAN	Kronika		10—13(600)	
9.	Wiesław IWAŃSKI	Podhalański	4(827)		1 377
	Urszula MICHAŁOWSKA	TV Warszawa		15—16(550)	
10.	Stanisław MARLIŃSKI	Ziemi Piotrkowskiej	9(806)		1 356
	Teresa CUPRYN	PR Warszawa		15—16(550)	
11.	Marek MAKIEWICZ	Warszawski	16(695)		1 345
	Zbigniew BRYCZKOWSKI	Fundamenty		8(650)	
12.	Marian WAJDA	Krakowski	3(832)		1 332
	Marian ŻYŁA	Dziennik Polski		17—19(500)	
13.	Mieczysław LITWIŃCZYK	Białostocki	15(699)		1 299
	Zbigniew KRZYWICKI	PR Białystok		10—13(600)	
14.	Lech SZUTOWSKI	Wojska Lotnicze	11—12(763)		1 263
	Bogumił LEŚNIEWSKI	Wiraże		17—19(500)	
15.	Jerzy PEPERA	Podkarpacki	21(530,5)		1 205,5
	Tomasz TALARCZYK	Głos Wielkopolski		7(675)	
16.	Waldemar GROSS	Wrocławski	13(741)		1 191
	Jacek BRYL	Głos Pracy		20—21(450)	
17.	Zenon MAZUREK	Jeleniogórski	24(263)		1 163
	Stanisław ŚWIĄTEK	Nowości		1(900)	
18.	Leszek MATUSZEK	Bielsko-Bialski	14(704)		1 154
	Maria MAZIARZ	Głos Załogi		20—21(450)	
19.	Jerzy WYCIŚLAK	Ostrowski	18(642)		1 142
	Tadeusz BARTKOWIAK	Gazeta Zachodnia		17—19(500)	
20.	Krzysztof MUCEK	Łódzki	19(636)		1 036
	Grażyna BRYLSKA	Uniontex		22—23(400)	
21.	Marian ZUBEK	Tatrzański	23(389)	o	989
	Zbigniew JUCHNIEWICZ	Nowości		10—13(600)	
22.	Dariusz MIZIOŁEK	Ziemi Piotrkowskiej	22(421)		971
	Wacław CHUDY	Tygodnik Piotrkowski		14(550)	
23.	Marian BIEGAŃSKI	Poznański	20(548)		948
	Włodzimierz PALUSZKIEWICZ	Express Poznański		22—23(400)	
24.	Tadeusz POLITOWICZ	Włocławski	17(672)		672
	Ziemowit OGIŃSKI	Kujawy		— —	



1


2


3


4

LOTNICZE LATO '79

KRAKÓW

Lato w pełni. Mimo dość zróżnicowanej pogody w lipcu, na obozach szkolenia lotniczego w całym kraju nie ma nudy. Młodzież z zapałem i ochoczo poznaje – jak to się zwykło mówić – tajniki lotniczego wtajemniczenia, uczy się sztuki pilotażu szybowcowego, szkoli się w spadochroniarstwie. Na lotniskach aeroklubowych panuje ruch. Szczególną rangę mają obozy przysposobienia obronnego, organizowane centralnie przez Ministerstwo Oświaty i Wychowania i Aeroklub PRL oraz regionalnie przeprowadzane przez aerokluby i Kuratoria Oświaty i Wychowania.

Jeden z takich obozów odwiedziliśmy na lotnisku Aeroklubu Krakowskiego w Pobiedniku, gdzie nasz fotoreporter BERNARD KOSZEWSKI wykonał zamieszczone zdjęcia. W tym obozie szkolenia szybowcowego uczestniczyło 24 chłopców i 1 dziewczyna, Joanna Rogóż. Popatrzcie jak się ładnie prezentują w mundurkach.











NOWY TARG

Duży ruch panuje na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu, gdzie na obozach przysposobienia obronnego szkolą się podstawowo zarówno kandydaci na pilotów szybowcowych jak i skoczków spadochronowych. Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI.



OLSZTYN

Na lotnisku Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie przeprowadzono wspólnie z tamtejszym Kuratorium Oświaty i Wychowania szybowcowy obóz przysposobienia obronnego, skąd pochodzi zamieszczone poniżej zdjęcie BERNARDA KOSZEWSKIEGO.





JELENIA GÓRA

Atrakcyjny i pożyteczny wypoczynek dla młodzieży zorganizował w Jeżowie Sudeckim Centralny Związek Spółdzielni Budownictwa Mieszkaniowego i Aeroklub PRL. W okresie od 15 czerwca do 6 lipca 1979 r. w Ośrodku Aeroklubu Jeleniogórskiego przebywało na obozie szkoleniowo-wypoczynkowym 47 chłopców w wieku do lat 16.

Ponadto Aeroklub Jeleniogórski wspólnie z Ośrodkiem Kuratorskim i dyrekcją RSW – Prasa, Książka, Ruch w Jeleniej Górze oraz Komendą Hufca ZHP w Złotoryi, zorganizowali szkolenie i wypoczynek dla 14 chłopców z okolic Jeleniej Góry. W czasie trwania obozu przeprowadzono szkolenie teoretyczne i praktyczne w zakresie modelarstwa lotniczego, zawody w których młodzież zdobywała odznaki sportowe oraz rozgrywki w tenisa stołowego, kometkę, piłkę siatkową i marszobieg.

Piękno Kotliny Jeleniogórskiej oraz cenne zabytki historyczne młodzież mogła podziwiać podczas zorganizowanych wycieczek autokarowych i pieszych. Znaczną część czasu spędzono na oglądaniu wyświetlanych w miejscu obozu filmów fabularnych i dokumentalnych o tematyce lotniczej i regionalnej.

Na zakończenie tego pod każdym względem udanego i pożytecznego obozu wręczono świadectwa uczestnictwa, dyplomy i nagrody, dla części młodzieży zorganizowano loty propagandowe. (J.J.)



DOWÓDCA

NA ZDJĘCIACH:

1. W kabinie Miga mjr pil. Leszek Janicki.
2. Piloci eskadry rozpoczynają loty.
3. Na co dzień zajęcia z pilotami.
4. Sprawom partyjnym pilot i wzorowy dowódca poświęca sporo czasu. Na zdjęciu: mjr L. Janicki w rozmowie z sekretarzem POP jednostki.

Wśród pilotów spod znaku biało-czerwonej szachownicy nie brak dawnych szybowników. Mówi się, że jest to najwłaściwsza (chociaż nie jedyna) droga do zawodu współczesnego pilota wojskowego.

Podobnego wyboru dokonał przed 16 laty mjr pil. Leszek Janicki. Początkowo zajmuje się konstruowaniem modeli latających, a wkrótce sam zasiada w kabinie szybowca. Osiąga dobre rezultaty w lotach wysokościowych, w przelotach po trasie i innych. Zdobywa uprawnienia pilota szybowcowego III klasy.

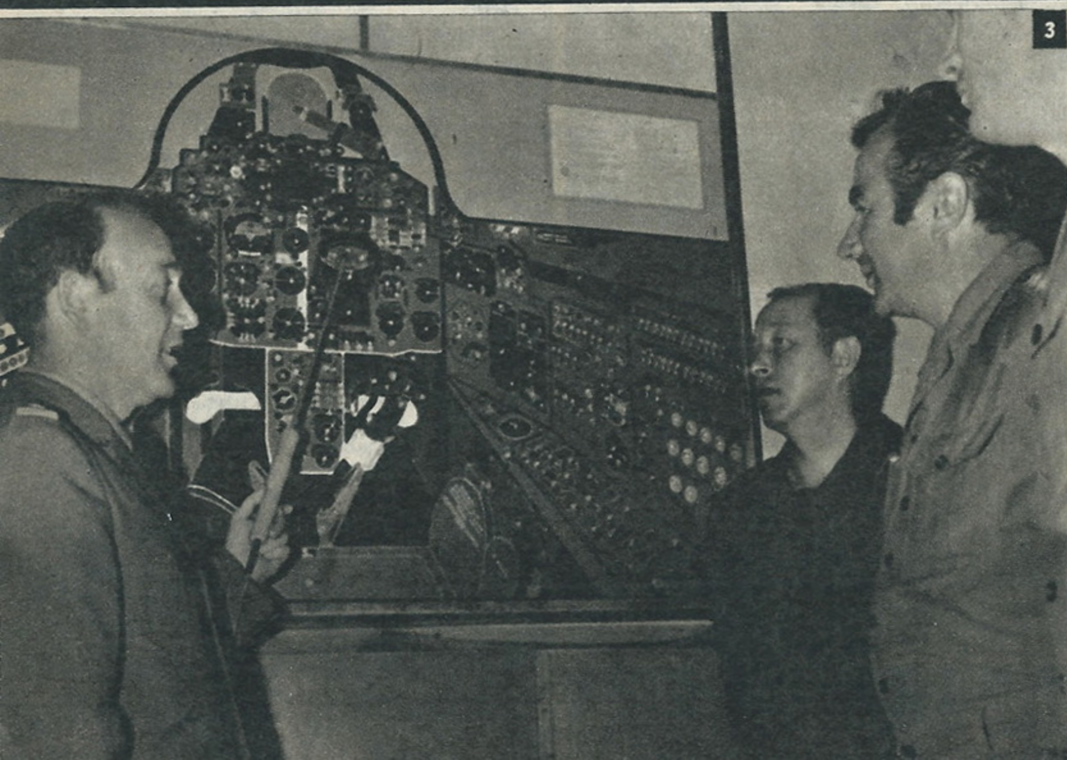
Ogarnięty pasją latania decyduje się na studia w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie, którą kończy w 1967 r. W ciągu 12 lat służby w jednostce Wojsk Obrony Powietrznej Kraju awansuje do stopnia majora. Równocześnie podnosi kwalifikacje zawodowe w wyższym pilotażu, uzyskuje I klasę pilota myśliwskiego. Odnosi sukcesy indywidualne i zespołowe na stanowisku dowódcy klucza. Pracuje z ogromnym zaangażowaniem, zwraca uwagę na wszechstronne wyszkolenie bojowe podległych załóg. Niebawem pododdział zdobywa zaszczytny tytuł Klucza Służby Socjalistycznej, a jego dowódca srebrną odznakę „Wzorowego Dowódcy".

Wiele czasu absolwent „Szkoły Orląt" poświęca na działalność społeczną. Aktywnie pracuje w PZPR, zostaje wybrany sekretarzem POP eskadry.

Aktualnie mjr pil. Leszek Janicki pełni obowiązki szefa strzelań w eskadrze. Zajmuje się szkoleniem pilotów w prowadzeniu strzelania do celów powietrznych i naziemnych. Oficer nie rezygnuje ze swojej pasji, wciąż lata na „szybkich", nieustannie podnosi kwalifikacje pilotażowe. Dotychczas przebył w powietrzu ponad 1600 godzin, w tym 1300 na maszynach ponaddźwiękowych. Wśród pilotów jednostki zalicza się do awangardy.

Tekst: J. CHOJNACKI
Zdjęcia: WAF — J. SOBIESZCZUK







PREZENT dla SKRZYDLATEJ

W kilka dni po wprowadzeniu się Skrzydlatej do nowego lokalu przy ul. Nowy Świat 24, przyszedł do nas MIECZYSŁAW KOZDRA z niecodziennym prezentem. Przyniósł mianowicie i ofiarował nam pokaźnych rozmiarów własny obraz olejny, pierwszy o tematyce lotniczej. Pełne ekspresji kolorowe płótno przedstawia lot szybowca wśród kłębiących się chmur burzowych i nosi tytuł „Na czole burzy". Nie mniej niecodzienny od ofiarowania nam pięknego prezentu jest fakt, iż znając autora od lat, nie posądzaliśmy go o tak interesujące, artystyczne zdolności. Kilkakrotnie przecież opisywał w Skrzydlatej lotnicze przygody, przez 5 lat prowadził audycję radiową o tematyce kryminalnej „Opowieści podsłuchane", uczestniczył także w programach telewizyjnych „Lotnicze lato".

Znamy Mieczysława Kozdrę od lat już około dwudziestu. Jako młody jeszcze szybownik uczestniczył kilkakrotnie w Jeżowskich Zawodach Szybowcowych o Puchar Skrzydlatej Polski. Był i jest nie tylko zapalonym szybownikiem ale także ofiarnym działaczem lotnictwa sportowego, a swego macierzystego Aeroklubu Wrocławskiego w szczególności. Posiadacz złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami, dwukrotny rekordzista Polski w lotach homologowanych (prędkość lotu: na szybowcu dwumiejscowym na trasie 100 km i na szybowcu jednomiejscowym na trasie 200 km), mistrz sportu szybowcowego, lata od 1951 r. Wyszkolił się w byłej szkole szybowcowej w Rzadkowie i spędził dotąd w powietrzu 1150 godzin na bezszelestnych szybowcach. Latał również na samolotach. To on zorganizował w Aeroklubie Wrocławskim pierwszą grupę spadochronową, działającą w Milicji Obywatelskiej. Za swą działalność na rzecz lotnictwa wyróżniony został m. in. odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Zawodowo pracuje jako inspektor Komendy Głównej MO.

Swoje uzdolnienia malarskie odkrył przypadkowo. Kiedyś był z przyjaciółmi na wystawie malarskiej. Krytycznie oceniając prace, wyraził pogląd, że coś takiego to nawet on mógłby namalować. Stanął zakład i ambitny szybownik rad nie rad musiał zabrać się do malowania. Pomimo niewprawnej ręki, zetknięcia się po raz pierwszy z problemami doboru kolorów, farb, pędzli itp. — zakład wygrał. Pierwsza, w miarę udana próba zachęciła go do prób następnych. Zaczął malować. Był grudzień 1977 r. Do chwili obecnej namalował 20 (!) obrazów. Szybko stał się zauważanym i coraz bardziej uznawanym malarzem-amatorem. Jest członkiem Grupy Plastyków Amatorów przy Domu Kultury MSW w Warszawie. W tymże Domu Kultury miał w grudniu 1978 r. swą pierwszą wystawę indywidualną, a w styczniu i lutym kilka jego obrazów wystawiono na wystawie zbiorowej członków wspomnianej Grupy Plastyków. Obecnie przygotowuje nowe prace, do kolejnej wystawy. Już jesienią br. chciałby zorganizować wystawę obrazów wyłącznie o tematyce lotniczej.

Jego malarskie zainteresowania skupiają się wokół trzech tematów: pejzażu polskiego, kwiatów i lotnictwa. Nawet jednak gdy maluje stare chłopskie chałupy, rosochate wierzby czy polne kwiaty, procentują jego doświadczenie i przygody... lotnicze, szybowcowe. Ileż to razy lądował bowiem przygodnie szybowcem chociażby tylko w podbiałostockich wsiach, gdy przez cztery sezony latał i polował w Aeroklubie Białostockim na rekordy. Urok wsi o dawnej zabudowie, kwiaty łąk i pól, zieleń lasów, widziane z ziemi i powietrza, wszystko to zna z autopsji. Cechą szczególną jego malarstwa jest eksponowanie nieba. Pokazać niebo ludziom — to jego artystyczne credo. Uważa bowiem, że przeciętny człowiek rzadko spogląda na niebo, rzadko mu się przygląda i jeszcze rzadziej obserwuje zmiany, jakie na nim zachodzą. Nie ma lotnika — twierdzi dalej — który by nie zachwycał się niebem, którego by ono nie fascynowało. Czy, dla przykładu, ktokolwiek potrafi zapomnieć niebo podczas burzy, widziane z lotu ptaka? — pyta retorycznie.

Może właśnie dlatego, z chwilą gdy zdecydował się na malowanie, postanowił przybliżyć fantastyczne piękno nieba również tym, którzy nie mają możliwości poznać jego uroków z lotu ptaka. W swych obrazach odwrócił więc klasyczną proporcję ziemi i nieba na korzyść nieba, wbrew tradycji, rozbudował „górę", którą większość malarzy traktuje w sposób marginalny. A niebo fascynujące go zwłaszcza podczas burzy, to przecież domena lotnictwa, lotnicza przestrzeń, żywioł lotników.

Autor ofiarowanego nam obrazu, zapytany skąd u niego taki wybuch niewątpliwego talentu, zaskoczył nas raz jeszcze swoją odpowiedzią. Uważam — powiedział — że w 70 procentach lotników tkwią zdolności malarskie. Trzeba je tylko wyzwolić. Oczywiście z każdym miesiącem zdaję sobie sprawę z tego, że malarstwo malarstwu nierówne. Malować jednak może prawie każdy lotnik, przede wszystkim dlatego, że jego powietrzne przeżycia są bogatym materiałem, który można przekazać w artystycznej formie wszystkim innym ludziom. Lotnictwo jest ubogie w sztukę. Mogą je jednak wzbogacić sami lotnicy — powiedział Mieczysław Kozdra.

Dziękując naszemu ofiarodawcy za piękny obraz, życzymy Mu dalszych osiągnięć w rozpoczętej twórczości artystycznej. **HEK**

Reprodukcja obrazu olejnego „Na czole burzy" pędzla Mieczysława Kozdry (powyżej). Zdjęcie: Bogusław Witkowski



Mieczysław Kozdra na lotnisku (z prawej). Zdjęcie: Henryk Kucharski



kości, stosowana przez niektórych pilotów śmigłowcowych, może powodować niezaplanowane zmiany agrotechniczne,

— rozkład środków chemicznych na obrabianej powierzchni wzdłuż i w poprzek linii przelotu. Na nierównomierność poprzeczną mają wpływ: szerokość smugi, prędkość przelotu, konstrukcja aparatury, fizyczne własności rozprzestrzenianych środków, warunki atmosferyczne, wysokość lotu. Podobne zależności dotyczą również nierównomierności podłużnej,

— przygotowania naziemne, na które ma wpływ głównie lokaliza-

Śmigłowiec polskiej produkcji Mi-2 w wersji rolniczej może służyć do opylania pól sypkimi chemikaliami (zdjęcie obok), jak i do opryskiwania ciekłymi chemikaliami (zdjęcie poniżej).

Zdjęcia: W. GARBARCZYK

W czerwcu br. odbyła się w Akademii Rolniczej w Szczecinie niezwykła uroczystość. Była to pierwsza obrona doktorska na oddziale mechanizacji rolnictwa, a zarazem pierwsza w Polsce obrona doktorska z zakresu eksploatacji sprzętu agrolotniczego. Zespołowy doktorat pt. **„Analiza warunków techniczno-eksploatacyjnych przy stosowaniu samolotów i śmigłowców w rolnictwie"** opracowali mgr inż. **Jerzy Sienkiewicz** i mgr inż. **Bogdan Gajewski**. Promotorem pracy był doc. dr inż. **Marek Michalski**, a recenzentami prof. dr **Zbisław Martini** z Politechniki Poznańskiej, prof. dr hab. **Józef Kuczewski** ze Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego i doc. dr hab. **Edmund Kossowski** z Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie.



zespołowy doktorat agrolotniczy

Tematyka pracy spowodowała, że na obronę przybyli: wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego mgr inż. **Aureliusz Misiorek**, wicedyrektor Zjednoczenia Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarki Rolnej mgr inż. **Andrzej Banaszek**, przedstawiciele PUL, Zakładów Chemicznych Police i miejscowa profesura z prorektorem prof. **Antonim Warzechą** na czele.

Recenzenci podkreślili pionierski charakter opracowania, jego ogromne znaczenie dla rozwoju konstrukcji i eksploatacji, dla potrzeb gospodarki krajowej i eksportu. Recenzenci byli zdania, że opracowanie to może stać się zaczątkiem eksportu myśli technicznej z zakresu agrolotnictwa. Wysoka ocena pracy ze strony recenzentów, jak i bardzo dobre wyniki uzyskane przez obu doktorantów z egzaminów złożonych w czasie przewodu doktorskiego spowodowały, że recenzenci wysunęli wniosek, ażeby pracę wyróżnić nagrodą rektorską.

Sama rozprawa doktorska liczy 143 strony, 60 rysunków i 7 tabel. Całość materiału ujęta jest w sześciu rozdziałach, z których najważniejsze to rozdziały pt. **Analiza ilościowa warunków techniczno-eksploatacyjnych** oraz **Zagadnienia jakościowe warunków techniczno-eksploatacyjnych.**

W tych rozdziałach omówiono m. in.:

— matematyczny opis cyklu operacyjnego, uogólniając tradycyjny wzór Baltina do postaci funkcji wielu zmiennych, a następnie analizując kolejno poszczególne składniki funkcji. W wyniku tej analizy proponuje się wprowadzenie pojęcia sprawności cyklu operacyjnego, będącego miernikiem efektywnego wykorzystania samolotu bądź śmigłowca w pracach rolniczych. Dalszym elementem ułatwiającym analizę wykorzystania czasu pracy samolotu jest wprowadzenie współczynników czasu nawrotów, czasu dolotów i czasu przygotowania naziemnego, a także określenie zależności pomiędzy masą chemikaliów a masą paliwa, pozwalających na uzyskanie możliwie najwyższych wydajności,

— matematyczny opis wydajności w oparciu o zaproponowane wzory na wydajność teoretyczną i efektywną. W rozważaniach tych uznano, że klasyfikacja czasów przyjęta w Systemie Maszyn Rolniczych nie może być przetransponowana na statki powietrzne pracujące w rolnictwie,

— wyznaczenie funkcji czasu nawrotu zarówno wykonywanego ze stałą prędkością, jak i ze zmienną. Teoretycznie uzyskane wyniki zostały potwierdzone w czasie kontrolnych badań eksperymentalnych,

— wyznaczenie wartości współczynników czasu przygotowania naziemnego, nawrotów i dolotów. Wartości tych współczynników przedstawione zostały na wykresach,

— wyznaczenie czasu cyklu operacyjnego w funkcji wydatku sekundowego aparatury rozprowadzającej i sprawności cyklu operacyjnego przy stosowaniu małych dawek (do 8,5 $dm^3 \cdot ha^{-1}$). Stosowanie się do proponowanych zasad pozwala na przedłużenie czasu lotu roboczego śmigłowca Mi-2 od 0,5 h do 2,5 h, co w konsekwencji umożliwia obróbkę w czasie jednego cyklu nawet 200 ha,

— wyznaczanie zakresu wydajności eksploatacyjnej śmigłowca Mi-2 przy uwzględnianiu długości pola, jak i odległości tego pola od lądowiska,

— doskonałość techniczną statku powietrznego w odniesieniu do wymagań agrotechnicznych. Rozpatrzono tu wpływ aparatury rozprowadzającej, prędkość lotu statku powietrznego i rozkład masowy środków chemicznych. Jeśli chodzi o aparaturę, to omówiono wpływ napełniania zbiornika materiałem sypkim na zmianę wydatku sekundowego i wynikającą stąd dawkę rzeczywistą, różniącą się od założonej dawki teoretycznej. W odniesieniu do aparatury opryskującej omówiono zagadnienie spadku ciśnienia wzdłuż długości rur opryskujących i zakłócenie widma kropel przewidzianego do stosowania w określonym zabiegu. Wiąże się to z ustaleniem odpowiedniej szerokości roboczej smugi i przyjętym sposobem obróbki pola,

— rozważania stwierdzające, że dotychczas stosowany pomiar prędkości samolotu otaczającej go masy powietrza jest powodem wielu błędów w lotach rolniczych, a przede wszystkim wpływa na deformację rozprzestrzenianej dawki, przy różnych kursach względem wiatru. Stwierdzono tu, że regulacja wielkości dawki poprzez zmianę prędkości, stosowana przez niektórych pilotów śmigłowcowych, może powodować niezaplanowane zmiany agrotechniczne,

cja lądowisk operacyjnych i sposób załadunku. Autorzy proponują tu oryginalną metodę lokalizacji zwaną określeniem punktu najmniejszej pracochłonności. Omawiając załadunek wprowadzono klasyfikację ładowarek, podzielono proces załadunku na poszczególne operacje technologiczne i opierając się o te przesłanki określono podstawowe parametry zarówno ładowarek, jak i samolotów i śmigłowców pod kątem ich załadunku.

Autorzy są zdania, że o opłacalności stosowania statków powietrznych w rolnictwie (większej wydajności, wyższej jakości) można będzie mówić, gdy będą spełnione następujące warunki:

— średni promień dolotu nie będzie przekraczać 600 m dla śmigłowca Mi-2 i 3 000 m dla samolotu An-2,

— minimalna długość obrabianego pola będzie wynosić 400 m dla śmigłowca Mi-2 i 750 m dla samolotu An-2,

— zostaną opracowane nowe, szybkie i sprawne urządzenia załadunkowe,

— będą stosowane wysoko skoncentrowane środki chemiczne przeznaczone do rozprzestrzeniania z powietrza,

— zastosuje się nowe urządzenia rozprowadzające i dozujące pozwalające na płynną regulację szerokości roboczej smugi i stabilizację wydatku sekundowego,

— nowa aparatura pokładowa pozwoli dokładnie określać prędkość względem ziemi i wysokość lotu statku powietrznego. **(bjw)**

LOT nowiny
50 LOT
Nr 207
SIERPIEŃ
1979



ZYGMUNT KUŁACZKOWSKI – Kierownik Wydziału Ruchu Zagranicznego

W zasadzie dla PLL LOT obsługa sezonowa pasażerów w ruchu zagranicznym rozpoczyna się praktycznie w miesiącu maju a kończy we wrześniu. Ponieważ jest to okres urlopów i szeroko rozumianego wypoczynku, więc ruch turystyczny z Polski i do Polski jest w tym czasie bardzo dynamiczny. Szczególnie aktywna jest Polonia, przybywająca do Polski ze Stanów Zjednoczonych i Europy Zachodniej.

Na Okęciu, w okresie sezonu, występują spiętrzenia, czyli tzw. szczyty sezonowe, a dokładniej szczyty godzinowe. W ciągu dnia ruch jest intensywny w godzinach od 8.00 do 12.00, kiedy wszystkie samoloty odlatują z naszego lotniska. Potem jest niewielka przerwa i od 14.00 do 18.00 samoloty w swym całodziennym cyklu operacyjnym wracają i po krótkich postojach potrzebnych do przygotowania samolotu w kolejny rejs – odlatują. Każda linia lotnicza tak dobiera rejsy swych samolotów aby, przyloty do Warszawy odbywały się w godzinach najdogodniejszych dla pasażera, stąd też powstają te spiętrzenia w ruchu na lotnisku. Także szczyt w ciągu dnia to przyloty wieczorne, w godzinach od 21.00 do 23.00. Tylko na odlotach w ciągu jednej godziny szczytu mamy do obsłużenia 1,5–2 tys. pasażerów. Dziennie w okresie sezonu odprawiamy na odlotach i przylotach od 6 do 8 tys. pasażerów.

Lotnisko nasze, podobnie jak prawie wszystkie lotniska na całym świecie, nie są przygotowane na szczyty, jak to się mówi potocznie, ale na średnie roczne, które są oczywiście znacznie niższe i obliczane statystycznie. Lotnisko nie przygotowane na taką liczbę pasażerów, to nie tylko problem dla jego służb, ale niedogodność dla pasażera. PLL LOT celem lepszego przygotowania pracowników służb naziemnych, zorganizowały specjalne kursy kwalifikacyjne. Efekty ocenią pasażerowie.



JAN KUJAWA – Kierownik Wydziału Obsługi Technicznej Samolotów

Dla techniki, czyli całego pionu technicznego PLL LOT sezon przewozowy trwa nieprzerwanie cały rok, a natężenie prac obsługowych dokonywanych przy samolotach eksploatowanych przez nasze przedsiębiorstwo, nie słabnie bez względu na porę dnia i roku. Jedynie punkt ciężkości w zakresie operatywności działania przesuwa się na sezon letni, podczas którego wykonywana jest znacznie większa ilość operacji odlotowo-przylotowych oraz większa ilość obowiązkowych przeglądów niższego rzędu. Szczególnie pole do popisu w sezonie letnim mają służby obsługi startowej, wykonujące przeglądy techniczne przed i po każdym rejsie samolotu oraz pracownicy obsługi płytowej, mający za zadanie dostarczenie wyposażenia pokładowego na każdy samolot i każdy rejs. W sezonie letnim robimy wszystko, aby zabezpieczyć jak największą ilość sprawnych technicznie samolotów, nie objętych przeglądami wyższego rzędu – bardzo kosztownych w obsłudze i wymagających długiego czasu postoju samolotu. Niezmiernie ważną sprawą jest operatywność w dostarczaniu części zamiennych do samolotów i naprawa tych części. W sezonie letnim, w odróżnieniu od sezonu zimowego, wszystkie służby w pionie technicznym PLL LOT pracują w systemie pracy ciągłej, tzn. również w niedzielę i święta.



STANISŁAW SKONIECZNY – Kierownik Oddziału Warszawskiego PLL LOT

Szczyt sezonu letniego w przewozach lotniczych krajowych trwa w okresie od 22 czerwca do 31 sierpnia. Rok bieżący, 1979, jest dla nas rokiem szczególnym, jeżeli mówimy o przewozach sezonowych. Pamiętna zima 1978/79 sprawiła, że wstrzymany został praktycznie cały transport kolejowy i samochodowy, skutki czego odczuwamy do dnia dzisiejszego. W związku z tą sytuacją sezon trwa na liniach krajowych praktycznie od zimy. Zmieniła się zatem kategoria przewożonego przez nas pasażera, który stał się sezonowym przez cały rok. Przewidujemy, że w roku bieżącym przewieziemy na liniach krajowych ponad 1 milion pasażerów.

Tak się złożyło, że w obecnym sezonie letnim zostały zamknięte, z powodu remontu, porty lotnicze w Słupsku i Katowicach. Samoloty obsługujące te linie zostały skierowane na linie szczególnie obciążone w sezonie letnim, do Gdańska i Koszalina. Nie zabezpieczyło to jednak całkowicie zapotrzebowania na przewozy w tych kierunkach, szczególnie atrakcyjnych w okresie letnim. Zwiększenie ilości samolotów o większej pojemności, Iłów-18 lub Tu-134, eksploatowanych na tych właśnie liniach, zlikwidowałoby obecne trudności.

Istotnym udogodnieniem dla pasażerów w okresie urlopowym jest możliwość korzystania ze szlaków powietrznych również w niedziele. Odloty samolotów w tych samych godzinach, co w dni powszednie. Warszawa otrzymała także połączenia ze wszystkimi portami, z wyjątkiem Bydgoszczy. Zostały uruchomione nowe połączenia między północą a południem, m.in. z Rzeszowa, Krakowa, Wrocławia, Katowic – na Wybrzeże.

Oddział Warszawski PLL LOT w okresie sezonu letniego pracuje w godzinach od 5.00 do 24.00, nieprzerwanie. Przyjęcie do pracy w PLL LOT młodzieży z OHP, na okres szczytów przewozowych, stanowi dla nas olbrzymią pomoc. Młodzi pracują świetnie i należą się im podziękowania, tym bardziej że pracy jest moc.

Dla przykładu, 29 czerwca, przez port lotniczy w Warszawie przewinęło się dokładnie 4300 osób. Wszystkich staraliśmy się obsłużyć dobrze. Kłopoty nasze wynikają jedynie z problemu rezerwacji w tzw. ostatniej chwili. Samolot jest pełen, a pasażerów się odprawia nieco mniej, więc sprzedajemy bilety w ostatniej chwili. Kasjerki nie nadążają ze sprzedażą, bo odloty odbywają się co 15 minut.



MARIAN POGODZIŃSKI – Kierownik Oddziału PLL LOT w Szczecinie

Oddział PLL LOT w Szczecinie rozpoczął prace przygotowawcze do sezonu letniego 1979 r. praktycznie już w październiku roku ubiegłego, tj. z chwilą otrzymania projektu rozkładu lotów na rok 1979.

Kierownictwo Oddziału zdawało sobie sprawę z trudności, jakie będą do przezwyciężenia w związku z przewidywanym ruchem pasażerskim i ze zwiększoną ilością połączeń, przy niezmienionej ilości obsługi, oraz uruchomieniem nowego, pierwszego w Szczecinie połączenia zagranicznego bezpośrednio do Budapesztu i Warny. Z uruchomieniem tego połączenia związane były nowe, zupełnie nieznane w Oddziale sprawy, jak organizacja żywnościowego zaopatrzenia pokładowego, produkcja posiłków w odległym Goleniowie oraz ich transport na lotnisko.

Nowy Port Lotniczy w Goleniowie nie został wybudowany przez ZRLiLK z myślą o obsłudze lotów zagranicznych, zarówno charterowych jak i rejsowych. W związku z tym wynikła konieczność częściowej przebudowy stanowisk odprawy. Zgodnie z usilnymi staraniami Oddziału i licznymi interwencjami u właściciela obiektu – ZRLiLK, sprawa została częściowo załatwiona. W porozumieniu z miejscowym kierownictwem PKS opracowano i uzgodniono rozkład jazdy autobusów, dowożących i przywożących pasażerów na trasie Port Lotniczy – Biuro Miejskie. Przy napiętym rozkładzie lotów, każde opóźnienie samolotu powoduje nadzwyczaj trudną sytuację w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej. Dotychczas były świetnie przez PKS rozwiązywane. Bardzo pomocnymi dla działalności naszego oddziału są w okresie przewozów sezonowych ukazujące się w lokalnej prasie informacje o obowiązujących rozkładach lotów w kraju i za granicą.

SONDA – SEZON • SONDA – SEZON • SONDA – SEZON

SEZON
























kontrola paszportów
13 odlot




LOT
LOT

JAN PRZYBYŁOWSKI – Kierownik Wydziału Sprzedaży i Rezerwacji Pasażerskiej

Na przestrzeni ostatnich lat obserwujemy charakterystyczne zjawisko w funkcjonowaniu ruchu pasażerskiego w sezonach letnim i zimowym, uważanym do tej pory za okres zmniejszonego ruchu pasażerskiego. Różnice we frekwencji między jesienią–zimą a latem powoli zaczynają zanikać. W sezonie zimowym zaczyna wzrastać zdecydowanie ruch służbowy i handlowy, w sezonie letnim turystyczny, z kraju i do kraju. Ten systematyczny wzrost ruchu pasażerskiego na liniach regularnych PLL LOT wymaga utrzymania na należytym poziomie obsługi klienta, tak w zakresie sprzedaży biletów przez LOT, jak i przez agentów tj. biura turystyczne. Należyty, znaczy dla nas tyle samo, co bardzo dobry. Jednak ocena należy do klienta.

Dotychczas stosowany system rezerwacji miejsc na liniach krajowych (jest to system ręczny) zaczyna być obecnie na tyle niewystarczający, aby obsługa pasażera mogła odbywać się sprawnie i szybko. Znaczna poprawa w tym zakresie nastąpi z chwilą włączenia linii krajowych do systemu komputerowego. Termin zrealizowania tych potrzeb – to uruchomienie AIR TERMINALU, przewidziane na koniec 1981 roku.

Niezależnie od istniejących już środków technicznych, w postaci automatycznego systemu rezerwacji na liniach zagranicznych, zostały zainstalowane w czerwcu br. w Centralnym Biurze Sprzedaży Biletów PBP ORBIS w Warszawie, przy ulicy Brackiej 16 – cztery aparaty rezerwacji, podłączone bezpośrednio do komputera. W znacznym stopniu usprawni to pracę Biura w zakresie rezerwacji miejsc.

Sprawa kolejna. Olbrzymia dogodność w dokonywaniu rezerwacji telefonicznej (tel. 953) i informacji (tel. 952) staje się w dniu dzisiejszym już niewystarczająca. Biorąc pod uwagę szeroką ilość punktów sprzedaży w całym kraju, linie te muszą być przeładowane. W związku z tą sytuacją planuje się w najbliższym czasie zainstalowanie aparatów końcowych do automatycznego systemu rezerwacji w portach krajowych. Pozwoli to na bezpośrednie działanie tych portów, z pominięciem rezerwacji telefonicznej w Warszawie.

Zwiększona ilość przewozów w sezonie letnim (rozkład lotów PLL LOT podaje informacje bardzo dokładnie) spowodowała, rzecz zrozumiała, olbrzymi ruch w biurach sprzedaży i rezerwacji. Tym samym powstały niezbyt przyjemne warunki dla klienta, oczekującego długo na załatwienie swojej sprawy. Wiele taktu i cierpliwości ze strony naszych pracowników złagodzi, chociaż w pewien sposób, zdenerwowanie klientów.

EDWARD SOLICKI – Dowódca Granicznej Placówki Kontrolnej WOP Centralnego Portu Lotniczego – Warszawa-Okęcie

Sezon letni jest dla Granicznej Placówki Kontrolnej WOP okresem wytężonej i wzmożonej pracy całej kadry, i instytucji współpracujących z naszą placówką. W bieżącym sezonie, podobnie jak i w latach ubiegłych, obserwujemy systematyczny wzrost liczby przybywających do PRL podróżnych, w tym Polonii oraz turystów z całego niemalże świata. Uwzględniając napływ dużej liczby pasażerów w okresie od czerwca do września br., GPK WOP poczyniła wiele przedsięwzięć organizacyjnych i technicznych związanych z przebiegiem prawidłowej odprawy granicznej. Obecny port, pomimo pewnych modernizacji, posiada małą przepustowość. Ma to wpływ na wydłużenie czasu odprawy podróżnych. Szczupła baza, jaką posiadamy podyktowała nam konieczność wprowadzenia nowych miejsc odprawy. Przyczyniło się to do znacznego polepszenia trudnej sytuacji. Jednak nie rozwiązuje to w pełni samego problemu. Przyszłość widzimy w budowie portu lotniczego, który jest koniecznością dla prawidłowego rozwoju lotnictwa pasażerskiego w naszym kraju. W tym sezonie, w niektórych dniach, odprawiamy 9 tysięcy podróżnych dziennie i mimo trudnych warunków, odprawa przebiega bez większych problemów. Osiągamy to dzięki wysiłkowi ludzi, którzy pracują niejednokrotnie dłużej niż to przewiduje określony czas pracy. Do znacznego przyspieszenia odprawy granicznej mogą przyczynić się również sami podróżni, wypełniając dokładnie karty przekroczenia granicy i zgłaszając się do odprawy odlotowej, w odpowiednim czasie przed planowanym rejsem.

Jestem przekonany, że wszystkie służby pracujące w porcie zrobią wszystko, aby obecny sezon letni przebiegł sprawnie, ku zadowoleniu przylatujących i odlatujących pasażerów.

KAZIMIERZ MICHALAK – Naczelny Dyrektor Urzędu Celnego – Port Lotniczy Warszawa-Okęcie

Sezon, a więc miesiące: czerwiec, lipiec, sierpień, wrzesień, jest dla nas związany z jednym – wzmożonym ruchem. Sprawą jest więc oczywistą, że ta sytuacja nakłada na nas obowiązek wzmożonej czujności i dokładności podczas przeprowadzania odprawy celnej. Z drugiej zaś strony – zmusza nas do wprowadzania bardziej selektywnej kontroli. Polega ona na tym, że w okresach dużego natężenia ruchu na wybranych kierunkach, czy na określonych samolotach, w ogóle odstępujemy od kontroli celnej, ograniczając się jedynie do kontroli dewizowej. Za to inne kierunki lub samoloty kontrolujemy dokładnie i szczegółowo. O obowiązujących w naszym kraju przepisach celno-dewizowych nie będę mówić, ponieważ prasa codzienna podaje szczegółowo informacje na ten temat. Radzę jednak a praktyka tego dowodzi, zapoznać się z nimi dokładnie, tak aby potem, przy wyjeździe nie było niepotrzebnych kłopotów.

W sezonie Urząd Celny pracuje całą dobę w warunkach lokalowych wyjątkowo trudnych. Ogromna ciasnota w porcie nie zezwala na wykonywanie normalnie pracy, powstaje niepotrzebny bałagan, trudny jednak do uniknięcia w tych warunkach. Zmusza to jedynie naszych pracowników do dodatkowego wysiłku podczas pracy i tak wystarczająco trudnej w szczycie przewozowym.

Rozpatrujemy obecnie projekt usprawnienia odprawy celnej przez wprowadzenie zielonej linii (granicy) dla pasażerów, którzy nie będą mieli nic do oclenia.

STANISŁAW KOZIEŁ – Dyrektor Centralnego Portu Lotniczego Okęcie

My problem mamy jeden, zarówno w okresie sezonowym, jak i przed oraz posezonowym. Problem z wykorzystaniem Międzynarodowego Portu Lotniczego, który oddany został do eksploatacji 10 lat temu, a projektowany był jako dworzec przylotowo-odlotowy o przepustowości obliczonej na 750 tys. pasażerów. Jeżeli te liczby zestawi się z liczbą 1,7 mln. pasażerów, jacy się przez port międzynarodowy przecisnęli w ub.r., to oczywiście komentarz jest zbyteczny. Port jest ciasny w ogóle, a w godzinach szczytu, czy przy zbiegu charteru, tłok zwiększa się do granic możliwości. Biorąc za podstawę liczbę pasażerów obsługiwanych w skali rocznej – dworzec jest przeciążony dwukrotnie, a po uwzględnieniu okresów szczytu przewozowego, nawet pięciokrotnie. Mówimy tu o pasażerach, a gdzie mają się pomieścić witający, odprowadzający. Nie możemy też zapominać o grupach wycieczkowych, dla których Port Lotniczy stanowi jedną z atrakcji pobytu w stolicy. W związku z tym, za przykładem roku ubiegłego, musieliśmy oddzielić pasażerów od odprowadzających już przy wejściu do budynku portu.

Wprawdzie wybudowano nowy dworzec przylotowy, dzięki czemu wyeliminowaliśmy całkowicie z dworca odlotowego przyloty, a na odzyskanej powierzchni powiększyliśmy liczbę stanowisk odprawy pasażerskiej. Na przylotach, w obecnym sezonie, zainstalowaliśmy nowe przewoźniki taśmowe do odbioru bagażu i zmieniliśmy na lepsze rozkład kabin do odprawy pasażerskiej i celnej. Zwiększyliśmy liczbę miejsc siedzących dla oczekujących na przylot, a na odlotach już działa urządzenie do automatycznej kontroli bagażu. Jednak te posunięcia organizacyjne i modernizacyjne nie wyeliminują całkowicie, z czego zdaję sobie doskonale sprawę, krytycznych uwag pasażerów na temat naszego powietrznego okna na świat.



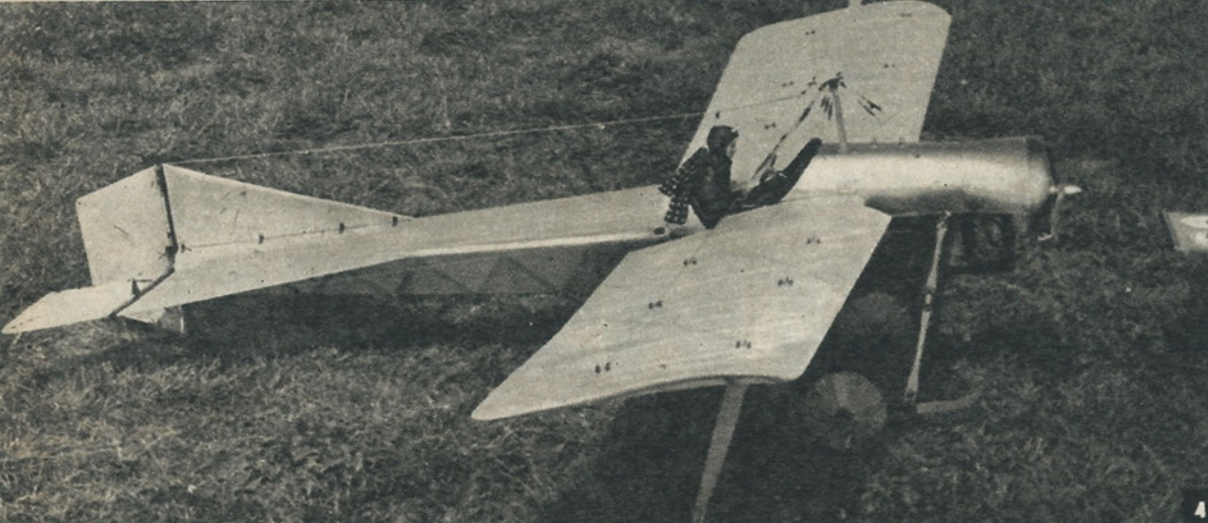
LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58.
Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak, Waldemar Giermasiński i archiwalne.

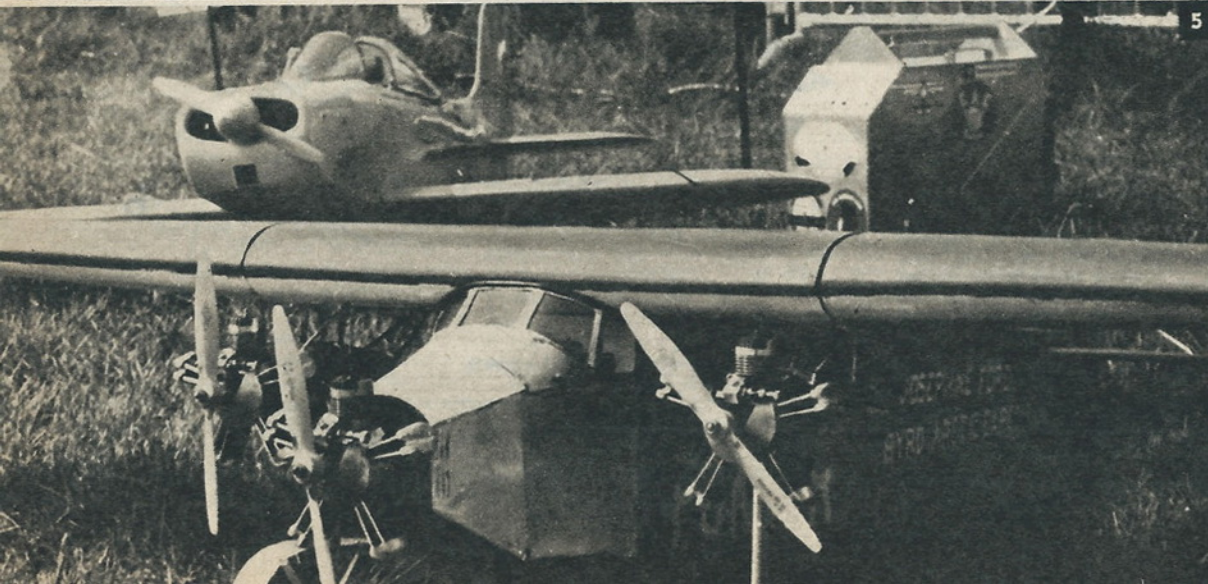
CHALLENGE MAŁEGO LOTNICTWA











Challenge du Graduilly, 1979, Metz — Francja. Pod tą nazwą odbyły się we Francji (23—24 czerwca) międzynarodowe zawody półmakiet na uwięzi i modeli zdalnie sterowanych.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że w Polsce nie istnieje konkurencja półmakiet, a szkoda, gdyż tego rodzaju modele w niczym nie różnią się od makiet w pojęciu kodeksu FAI. Jedyną różnicą jest sposób oceny. Komisja sędziowska ocenia model z odległości 6 m pod względem zachowania geometrii i malowania, oraz z odległości 3 m precyzję wykonania detali modelu. Modele nie są mierzone.

W zawodach uczestniczyło 52 zawodników z Francji, RFN, Belgii, Szwajcarii, Luksemburga i Polski. Podział w konkurencjach był następujący: 40 zawodników z modelami zdalnie sterowanymi i 12 zawodników z modelami na uwięzi.

Ocena statyczna i loty odbywały się na wzgórzu le Fouillot w odległości 11 kilometrów od Metzu. Pierwszego dnia odbyła się ocena statyczna oraz pierwsza kolejka lotów modeli zdalnie sterowanych. W niedzielę zakończono loty radiomodeli i przeprowadzono loty modeli na uwięzi.

Prezentowane modele to cała historia lotnictwa, od pierwszych samolotów z początków naszego stulecia do samolotów współczesnych. Przeważały modele duże o rozpiętości ponad 2 m.

Najciekawszą częścią zawodów były loty półmakiet zdalnie sterowanych, wzbudzające duże zainteresowanie licznie zgromadzonej publiczności. Myśliwce, a były wśród nich dwa Spitfire, popisywały się piękną akrobacją, a modele niegdyś ledwo latających samolotów historycznych latały nader pewnie, czego dowodem jest II miejsce uzyskane modelem samolotu Blackburn Monoplane. Sensację wzbudzał wielki trzysilnikowy model samolotu Fokker F VII B, wykonany przez francuskiego modelarza N. Cecillona. Model napędzany był trzema nienagannie pracującymi silnikami o pojemności 3 cm^3.

Bardzo przeciętnie wypadły loty modeli na uwięzi. Pierwsze dwa miejsca zajęli Francuzi wielosilnikowymi modelami samolotów Bloch-210 i Couzinet. Ja startowałem wysłużonym IŁ-2. Zająłem 5 miejsce, wykonując lot poniżej swoich możliwości na skutek defektu silnika. Na pocieszenie dostałem srebrny puchar za najdłuższą podróż do Metzu (tak w kilometrach jak i w czasie).

Pod względem sportowym i organizacyjnym zawody stały na wysokim poziomie. Ciekawostką była praca sekretariatu i komisji oceniającej loty modeli zdalnie sterowanych. Każdy z trzech sędziów posiadał klawiszowy manipulator połączony kablem z urządzeniem odbiorczym znajdującym się w sekretariacie. Punkty za kolejne fazy lotu, przyznawane przez poszczególnych sędziów, ukazywały się na świetlnej tablicy w sekretariacie zawodów, gdzie nanoszono je na karty ocen. Odciążało to sędziów od wpisywania i dodawania punktów, wprowadzało w pewnym stopniu tajność oceny i umożliwiało błyskawiczne pojawienie się punktacji na tablicy wyników. Dzięki powyższemu urządzeniu, które zostało opracowano i wykonane przez organizatora zawodów pana J. Langa, sędziowie całą swoją uwagę mogli skupić na lotach modeli, co w dużym stopniu wpłynęło na poprawność ocen.

Tekst i zdjęcia: LECH PODGÓRSKI

Modele na uwięzi:

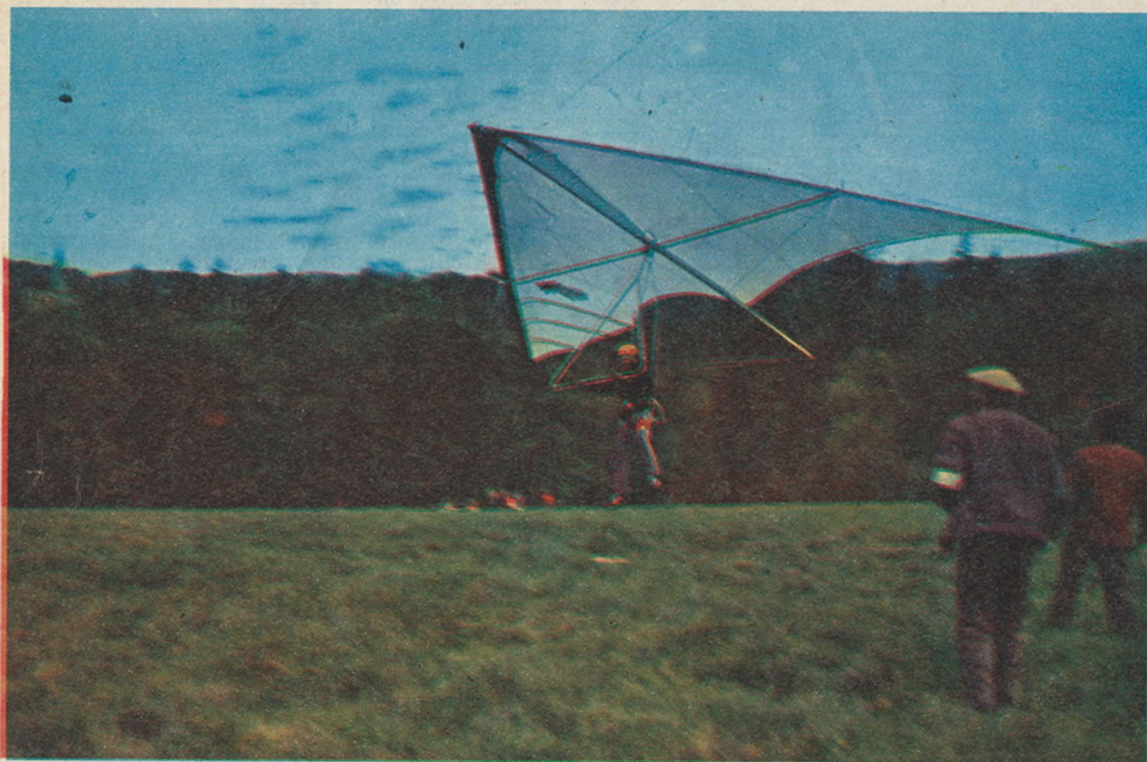
C. Dannau — Francja	Bloch-210	399	I
Faix — Francja	Couzinet	390	II
P. Henry — Francja	Curtiss	376	III
R. Barbyon — Francja	Jodel-D-117	334	IV
L. Podgórski — Polska	IŁ-2	285	V

Modele zdalnie kierowane

B. Taylor — W. Brytania	Curtiss	478,5	I
A. Steinberger — RFN	Blackburn	468	II
A. Cecillon — Francja	Fokker	439,5	III
W. Werner — RFN	Colibri	417	IV
M. Ruegge — Szwajcaria	Druine-D-31	416	V

NA ZDJĘCIACH:

1. Il-2 obok francuskiego Couzineta.
2. Autor z modelem Il-2.
3. Spad 510 Francuza Depaux.
4. Blackburn Steinbergera z RFN.
5. Fokker-VIIB Francuza Cecillona.



MISTRZOSTWA ŚWIATA

We francuskiej miejscowości Grenoble odbywają się teraz II Lotniarskie Mistrzostwa Świata. Po raz pierwszy udział w mistrzostwach świata bierze oficjalna reprezentacja Polski, występująca w barwach Aeroklubu PRL. Do reprezentacji powołano zawodników: **Józef Gigoń** (Aeroklub Tatrzański), **Zdzisław Kołodziej** (Bielsko-Bialski), **Józef Korol** (Wrocławski), **Włodzimierz Tałańczuk** (Wrocławski), **Janusz Wasilewski** (Warszawski), **Paweł Wierzbowski** (Wrocławski) oraz **Jerzy Wolf** — kierownik ekipy.

Bezpośrednio przed wyjazdem zorganizowane zostało zgrupowanie treningowe na Żarze, podczas którego m. in. ustalono taktykę i przedyskutowano regulamin zawodów. Podkreślamy to szczególnie, bowiem regulamin obecnych mistrzostw świata odbiega od regulaminów obowiązujących w zawodach krajowych. Sądzimy, że ogólne założenia tego regulaminu zainteresują Czytelników, dlatego postaramy się je omówić.

Mistrzostwa są rozgrywane w dwóch klasach lotni: do **klasy I** dopuszczone są lotnie sterowane jedynie przemieszczeniem ciała pilota, nie są natomiast dozwolone ruchome stery aerodynamiczne; do **klasy II** dopuszczone są dowolne lotnie startujące przy użyciu nóg pilota. W obu klasach stosowanie przyrządów pilotażowych jest dozwolone, jednak nie wolno w żaden sposób komunikować się z pilotem znajdującym się w powietrzu. Wszelkie środki napędu poprawiające osiągi lotni są zabronione. Ze względu na bezpieczeństwo zezwala się na zabieranie spadochronów, jednak użycie spadochronu podczas rozgrywania konkurencji w klasie I powoduje dyskwalifikację w danym locie. Wszystkich pilotów podczas lotów zawodniczych **obowiązuje kask ochronny. Sposób podwieszania pilotów** powinien zapewnić położenie pleców w pozycji górnej, bez możliwości zawiśnięcia głową w dół.

Pilot może używać w czasie zawodów tylko jednej konkretnej lotni. W razie większego jej uszkodzenia, kierownictwo zawodów może wyrazić zgodę na użycie identycznej lotni zastępczej.

Każdy pilot musi znaleźć się na linii startu w ustalonej kolejności określonej przez organizatorów i powinien **być gotowy do startu w ciągu minuty** od chwili wezwania przez startera, w przeciwnym razie zawodnik zostanie zdyskwalifikowany z tego lotu. Upadek przy starcie pociąga za sobą niezaliczenie danej kolejki lotów. W klasie I asysta startowa jest ograniczona do 1 człowieka, podtrzymującego linki przy starcie. W klasie II pilot może posłużyć się pomocą bardziej wyspecjalizowaną. Po starcie kolejnego zawodnika będzie przestrzegana **przerwa jednominutowa.** Każdą kolejkę lotów otwiera dwóch miejscowych pilotów. Rozgrywanie konkurencji zostaje przerwane, jeśli na całej trasie lotu nie ma wystarczającej widoczności, jeśli wiatr w strefie startu i lądowania przekracza 10 m/s — lub, jeśli kierownik startu uzna warunki za niebezpieczne. Wznowienie konkurencji odbędzie się wówczas, gdy zniknął niepomyślne warunki, bez względu na upływ czasu.

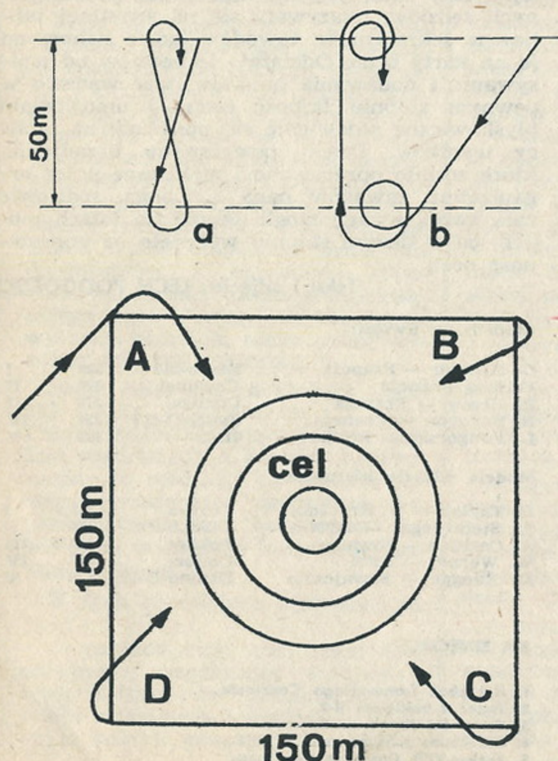
Jeżeli **trzech kolejnych pilotów** uzna warunki za nieodpowiednie i odmówi startu, start uważa się za otwarty i pozostali piloci w danej grupie mogą startować we właściwej kolejności. Jeżeli po trzech kolejnych odmowach startu więcej niż połowa pozostałych pilotów zdecyduje się wystartować, kolejkę startów uważa się wykonaną i loty będą punktowane.

Rozróżnia się rodzaje lądowań: **kontrolowane** (poczas którego ziemi mogą dotknąć jedynie stopy pilota, koniec kilu i końcówki skrzydeł), **niekontrolowane** (gdy pilot dotyka ziemi stopami i równocześnie sterownicą lub dziobem lotni — za taki lot odejmowane jest z punktacji ogólnej 250 punktów); **z upadkiem** (podczas którego dotkną ziemi inne części ciała pilota niż stopy — takie lądowanie pociąga za sobą niezaliczenie kolejki lotu. Jedynie podczas konkurencji przelotowej nie ma kar za lądowanie niekontrolowane i z upadkiem).

Lot składa się z wybranych zadań, które umożliwiają zdobycie określonej liczby punktów.

Lądowanie na celność — możliwie najbliżej środka koła o promieniu 25 metrów. **Długotrwałość lotu** — możliwie najdalej do maksymalnej granicy czasu. **Zadany czas lotu** — przelecieć w określonym czasie między dwoma punktami. **Zadane figury** (zakręty) — wykonanie największej liczby nakazanych figur. **Doskonałość** — przelecieć jak najdłuższą odległość po zadanym kursie wokół lotniska. **Przelot** dwojakiego rodzaju: przelecieć najdłuższą odległość w ciągu najkrótszego czasu po zadanym kursie i powrócić do określonego celu lub przelecieć w z góry określonym kierunku do strefy lądowania.

Zamieszczamy schematy zadań, jakie obowiązują na mistrzostwach świata. **(bjw)**



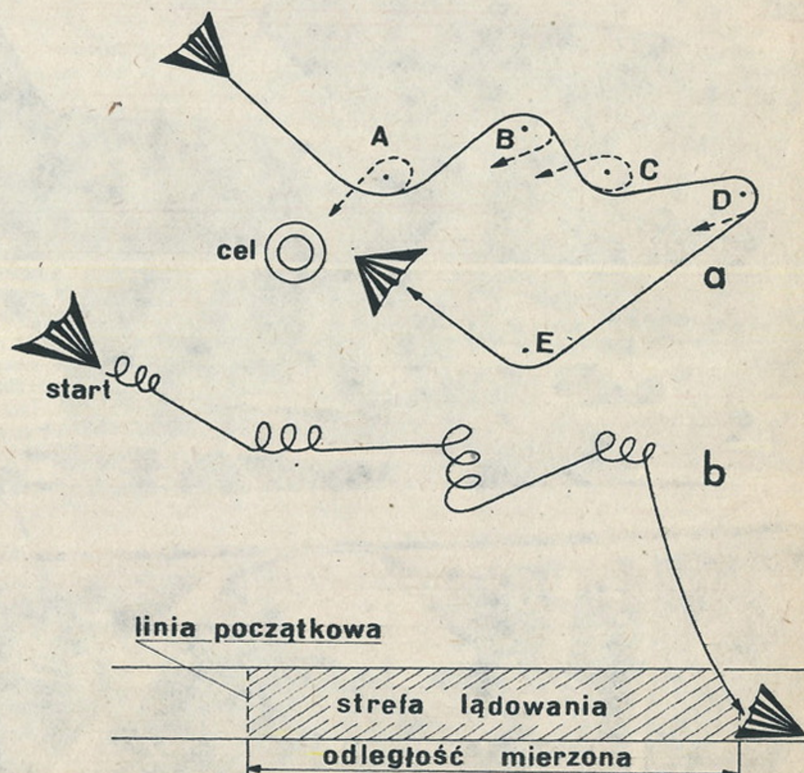
NA RYSUNKACH:

1. Zadane figury (rys. z lewej): A — nawroty o 180° w przeciwnych kierunkach wykonywane będą na dwóch równoległych liniach (sygnalizacja z ziemi); B — nawroty o 540° wykonywane będą między dwiema równoległymi liniami; każdy nawrót musi być zaczęty po przekroczeniu tych linii (sygnalizowanymi z ziemi).

2. Lot na doskonałość (rys. z lewej u dołu): punkty A, B, C, D są bramkami, które wyznaczają kierunek zakrętów.

3. Przelot: (rys. z prawej): A — z przewrotem do strefy lądowania; punkty A, B, C, D są bramkami, które wyznaczają kierunek zakrętów. Nad bramkami przelot musi być dokonany w ustalonej kolejności i kierunku. Ominięcie jednej bramki lub jej oblot w złym kierunku powoduje niezaliczenie pozostałych bramek; B — bez powrotu do strefy lądowania; schemat pokazuje rzut trasy lotu na płaszczyznę poziomą; odległość jest liczona od linii początkowej do miejsca lądowania.

Zdjęcie: Bogusław J. Witkowski



LOTNICY 35-lecia



PARTYZANT, SANITARIUSZ, ZAWIADOWCA

W latach wojny znany był jako „Propaganda", krótko po wyzwoleniu niektórzy lekceważąco ochrzcili go „łapiduchem", ale dziś wśród starszych pilotów i w ogóle ludzi lotnictwa jest po prostu KAROLEM. Młodsi z szacunkiem mówią do niego „panie Karolu". I chyba nie ma pilota, który lądując na radawieckim lotnisku, nie spotkałby się z panem Karolem, mężczyzną o imponującej brodzie, starszym wiekiem, a młodym duchem. Właśnie owa broda, tudzież granatowy mundur wskazujący na zajmowanie ważnego w lotnictwie stanowiska zawiadowcy lotniska, budzą respekt. Ale pan Karol miewa czasem pomysły, które swoją oryginalnością zjednują mu młodzież, daleką jak wiadomo od wszelkiego rodzaju schematów i utartych zwyczajów. Legendą na przykład obrosła historyjka o jego pierwszym skoku spadochronowym.

Było to już na drugim etapie lotniczego życiorysu Karola Krasuskiego, w połowie lat pięćdziesiątych, kiedy to właśnie tytułowano go „łapiduchem", gdyż piastował funkcję kierownika lotniczego pogotowia ratunkowego w Lublinie. Otóż pan Karol zapragnął pewnego dnia wykonać skok ze spadochronem. W skróconym czasie przeszedł bardzo ogólne przeszkolenie i zameldował instruktorowi swoją gotowość. Bez emocji zajął miejsce w kabinie „kukuruźnika", pilot wystartował, nabrał wysokości i po pewnym czasie zgromadzeni na lotnisku zobaczyli rozwijającą się czaszę spadochronu nad „łapiduchem". Do tego momentu wszystko przebiegało prawidłowo i nic nie zapowiadało sensacji. Wiatr jednakże począł znosić pana Karola na skraj lotniska, gdzie spokojnie pasło się stadko łaciatych krów. Świeżo upieczony skoczek nie potrafił wymanewrować tej przeszkody i gromkim głosem usiłował wykrzyczeć sobie miejsce do lądowania. Nie pomogło. Spokojne dotąd krasule zadarły ogony i zaczęła się... corrida. Z pomocą pospieszyli koledzy, krowy przepędzili, do skoczka jednak nie mogli się zbliżyć ze względu na... zapach. Trafił bowiem w przetrawioną zawartość bydlęcego żołądka...

Ale pan Karol ma duże poczucie humoru i śmiał się z tej przygody razem ze wszystkimi, a żeby udowodnić, iż lekceważy wszelkie przeciwności losu, wykonał 11 dalszych skoków spadochronowych, aby móc godnie nosić odznakę skoczka.

Ze spadochroniarstwem, ale innego rodzaju, zetknął się zresztą dużo wcześniej, jeszcze podczas okupacji. Był wówczas w oddziale partyzanckim „Szarugi", wyspecjalizowanym w przyjmowaniu zrzutów broni. Nosił pseudonim „Propaganda" i... brodę, którą do dziś tak pielęgnuje. Uczestniczył łącznie w 14 akcjach zrzutowych poczynając od lasów łukowskich, a na janowskich kończąc. Brał też udział w zabezpieczaniu operacji „Most I", pod którym to kryptonimem kryło się lądowanie w kwietniową noc 1944 roku, niedaleko Bełżec, brytyjskiej Dakoty z zaopatrzeniem dla oddziałów partyzanckich. Po wyzwoleniu wraz z całym oddziałem wstąpił do I Armii Wojska Polskiego, był w 15 pułku, a potem krótko w Dysie, w 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Stamtąd trafił do 34 pułku piechoty, na front jednak już nie zdążył.

W 1949 roku podjął pracę w wydziale zdrowia Powiatowej Rady Narodowej w Lublinie, a w rok później przystąpił do organizowania jednego z pierwszych w Polsce oddziałów lotniczego pogotowia ratunkowego.

— Mieliśmy wtedy — wspomina — sanitarnego Po-2 z gondolami na skrzydłach, malowanego na biało. Pamiętam do dziś jego znaki rejestracyjne — SP-AEY. Właśnie pod koniec mojej kierowniczej kariery w pogotowiu, przytrafiło mi się to, chyba jednak nieferalne lądowanie spadochronowe, gdyż z lotnictwem nie zerwałem i tkwię w nim do dziś, tyle że na innym stanowisku. Od 1955 roku bowiem przeszedłem do pracy w Zarządzie Ruchu Lotniczego i zostałem pierwszym zawiadowcą lotniska Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu. Opuściłem je na krótko w 1959 roku przechodząc do Świdnika, a potem wróciłem i urzęduję tu do dziś.

To jest właściwie trzeci fragment lotniczego życiorysu pana Karola, który szczyci się teraz uprawnieniami kontrolera ruchu I klasy, jest członkiem okręgowej komisji badania wypadków lotniczych, a od 1968 roku, to znaczy od chwili powstania lubelskiej sekcji Klubu Seniorów Lotnictwa, przezesuje starszym lotnikom. I tu znowu ujawnia się jego młodzieńczy temperament, który zadziwiająco koegzystuje z wiekiem seniora i piastowanymi stanowiskami. Karol Krasuski jest doskonale znany w kręgach harcerskich. Lubią go i szanują lubelscy druhowie, gdyż zawsze potrafi dla nich znaleźć czas, kiedy trzeba zorganizować wycieczkę na lotnisko czy pomóc w przygotowaniu lotniczego obozu harcerskiego.

— Z tych wakacyjnych obozów — wyjaśnia pan Karol — wyrosło wielu doskonałych pilotów. Przypominam sobie trzech, którzy teraz latają już w lotnictwie wojskowym. Trzech innych dzielnie sobie radzi w lotnictwie usługowym, a tutaj na aeroklubowym lotnisku można spotkać kilkunastu innych — skoczków spadochronowych, pilotów szybowcowych i samolotowych. Młodzież lubi lotnictwo, ale lubi też żeglarstwo, kolarstwo, ping-pong i tyle innych dyscyplin sportowych. Którą z nich wybierze, z którą się zwiąże, zależy od nas. Nieraz się zastanawiam dlaczego „gubimy" po drodze do lotnictwa tyle wspaniałych dziewcząt i chłopców? Czy rzeczywiście hierarchia szczebli lotniczej drabiny jest słuszna? Czy każdy musi zaczynać od modelarstwa, spadochroniarstwa, skoro ma na przykład zacięcie do akrobacji samolotowej? Ja też byłem kiedyś modelarzem, mam nawet uprawnienia instruktorskie i prowadziłem na Radawcu modelarnię, ale znam sporą grupę znakomitych pilotów, którzy nigdy żadnego modelu nie skleili, bo dla nich większą atrakcją było oglądanie godzinami, kręcącego nad lotniskiem Zlina. Wydaje mi się, że w selekcji kandydatów trzeba bardziej kierować się prawem indywidualnego wyboru, umieć wyłowić zainteresowania i potem właściwie je kształtować.

Pan Karol choć nigdy nie był pilotem, niejednego druha już na pilota wykierował. Potrafi młodzież zainteresować lotnictwem, a jak trzeba barwnie o lataniu opowiedzieć, to organizuje spotkanie młodych z seniorem-pilotem, zaprasza na lotnisko — przyjdźcie, popatrzcie, przekonajcie się, że to interesujące. I przychodzą.

Tekst i zdjęcie:
TADEUSZ CHWAŁCZYK

Kania w próbnych lotach

Wcześniej niż pierwotnie przewidywano, zakończone zostały w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik prace badawcze nad nowym polskim śmigłowcem, który otrzymał nazwę PZL Kania. Dzięki wzmożonym wysiłkom wszystkich pracowników Ośrodka Badawczo-Rozwojowego, skrócono wydatnie cykl prób naziemnych i 3 czerwca br. pilot doświadczalny – mgr inż. Zbigniew Dąbski, mógł wykonać na „Kani" pierwszy lot techniczno-kontrolny.

Zakończenie wstępnego etapu prac nad nowym typem polskiego śmigłowca jest wynikiem dużego zaangażowania całej załogi Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik, która w roku jubileuszu 35-lecia Polski Ludowej podjęła liczne zobowiązania produkcyjne. Jednym z efektów ich realizacji był właśnie pierwszy lot nowego śmigłowca. Znalazło to swój wyraz w liście skierowanym przez dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego do dyrekcji WSK w Świdniku:

„Z okazji zakończenia prób naziemnych nowego śmigłowca PZL Kania, z satysfakcją i szczerym zadowoleniem mam przyjemność złożyć Obywatelowi Dyrektorowi i całej Załodze Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Świdnik, serdeczne gratulacje i podziękowania. Podjęcie prac nad opracowaniem nowego śmigłowca otworzyło nowy rozdział w technice lotniczej. Inicjatywa, trud, zapał i poświęcenie kadry inżynieryjno-technicznej i robotników Waszej Wytwórni, uwieńczone zostały poważnym sukcesem. Zakończenie pierwszego etapu prac nad nowym polskim śmigłowcem PZL-Kania jest szczególnie ważne w roku jubileuszu 35-lecia Polski Ludowej. Jest jednocześnie potwierdzeniem zaangażowania Załogi Waszego Przedsiębiorstwa w rozwój naszej Ojczyzny."

Prace konstrukcyjno-technologiczne nad nowym śmigłowcem prowadzone były w Świdniku od kilku lat. Rodowód swój wywodzi on ze sprawdzonego w długoletniej eksploatacji i niezawodnego w użyciu, doskonałego śmigłowca radzieckiego Mi-2. Cytując za „Głosem Świdnika", gazetą samorządu robotniczego WSK-PZL Świdnik, wypowiedź dyrektora Ośrodka Badawczo-Rozwojowego, tak można scharakteryzować Kanię:

„Jest to lekki wielozadaniowy śmigłowiec, napędzany dwoma silnikami o mocy 426 KM każdy. Łączy w sobie wiele rozwiązań technicznych opracowanych w świdnickim OBR WSK z zespołami sprawdzonymi przez wieloletnią eksploatację i jest przeznaczony głównie na eksport i do usług agrolotniczych. Nowe zespoły, to m. in. laminatowe łopaty wirnika nośnego i śmigła ogonowego, laminatowy statecznik i płozy ogonowe, nowe wały główne, instalacje układu napędowego, sterowanie silnikami oraz wyposażenie elektryczne i osprzęt pilotażowo-radio-nawigacyjny. W rezultacie osiągnięto wysoką sprawność maszyny przy stosunkowo niskich kosztach eksploatacji. Śmigłowiec będzie produkowany w kilku wersjach: pasażerskiej, transportowej, sanitarnej, rolniczej, dyspozycyjnej, do prac dźwigowych. Wyposażenie dodatkowe produkowane przez PZL Świdnik zapewnia szybkie przystosowanie śmigłowca do odpowiednich prac."

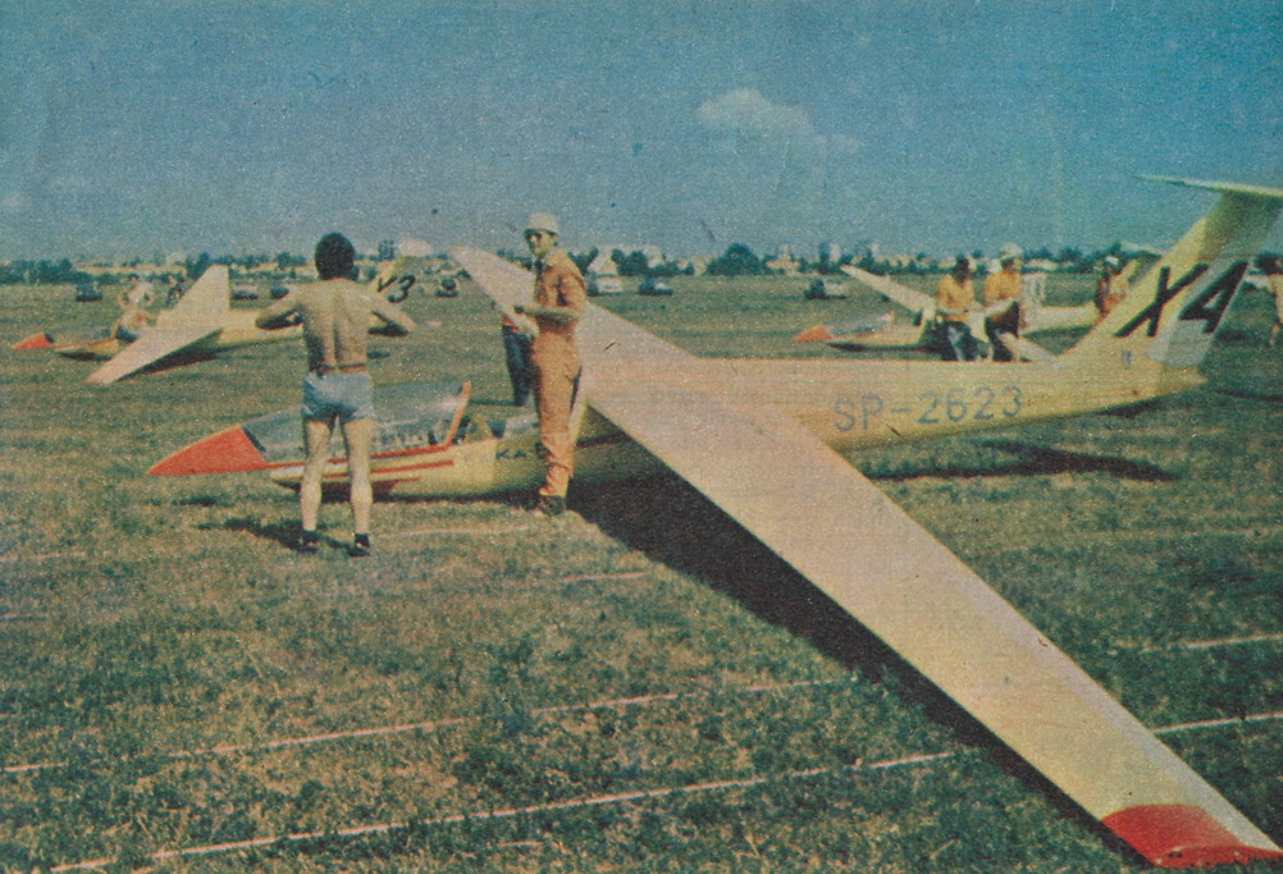
Oczywiście na pełną realizację tych wszystkich założeń nowej konstrukcji trzeba jeszcze nieco zaczekać. Kania znajduje się dopiero na początku swej lotniczej kariery. Tym niemniej już dziś można wyrazić uznanie zespołowi konstruktorów, którym kierował młody, bo zaledwie trzydziestoletni inżynier – Stanisław Markisz, technologom i wykonawcom prototypu, za trafność rozwiązań i tempo prac przy budowie oraz badaniu pierwszego egzemplarza śmigłowca. Za wcześnie jeszcze na pełną ocenę efektów ich pracy, chociaż ustalono pierwsze osiągi zgodne z założonymi, a więc: prędkość dopuszczalną lotu – 210 km/h, pułap do 4 tys. metrów i prędkość wznoszenia – 7,5 m/s. Zasięg śmigłowca (na zbiorniku głównym) powinien wynosić 510 km, maksymalny czas lotu – 3,27 h przy masie własnej 2140 kg i udźwigu 1400 kg.

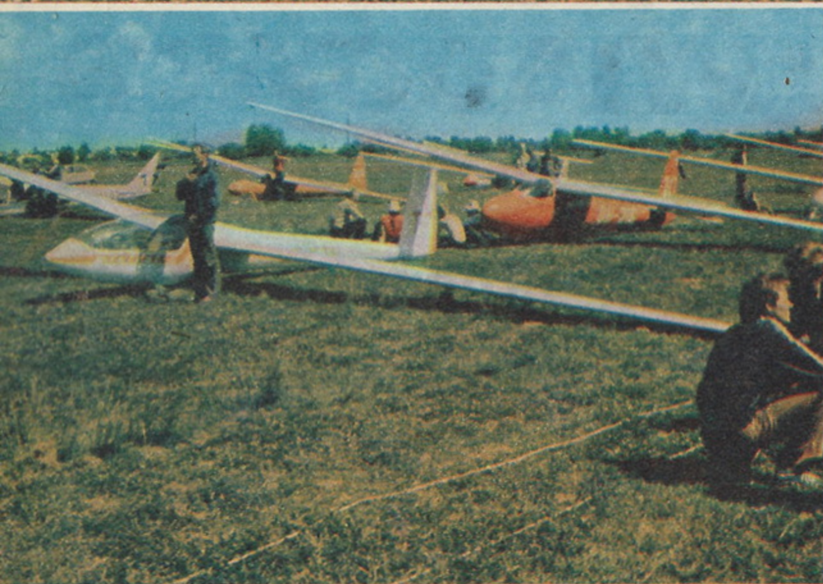
Bliżej z nową konstrukcją będzie się można zapoznać po zakończeniu pełnego programu prób fabrycznych i badań w powietrzu. (tc)

MOKRY POCZĄTEK

Mistrzostwa Klasy Klub

Tekst i zdjęcia: TADEUSZ REJNIAK ● KORESPONDENCJA ZE SZWECJI









NA ZDJĘCIACH:

1. Stanisław Zientek (w kombinezonie) uzyskał najlepszy w naszym zespole wynik w pierwszej konkurencji.
2. Dwa pokolenia: na pierwszym planie Mistral C Szweda Olssena, na drugim Ka-6 CR Fina Lappalainena.
3. Przed każdą konkurencją trzeba było aparatami pokładowymi sfotografować tę tablicę kontrolną.
4. Przygotowanie do startu. Na pierwszym planie najskuteczniejszy z samolotów holujących mistrzostw – Piper Pawnee.

Wspomniałem w poprzedniej relacji, że mistrzostwa w Örebro zostały przeprowadzone sprawnie i oszczędnie. Ta oszczędność dotyczyła w dużej mierze również gospodarki czasem, co łączyło się m.in. z zaangażowaniem sił organizacyjnych niemal wyłącznie społecznych. Bowiem poza nielicznymi osobami funkcyjnymi, użyczonymi z lotnictwa wojskowego, jak np. meteorologowie zawodów, znakomita większość personelu organizatorskiego to byli piloci, członkowie różnych aeroklubów, którzy na udział w imprezie przeznaczyli część swych urlopów. Zjechali do Örebro 9 czerwca — w sobotę, więc w dzień wolny od pracy, objęli swe funkcje i w niedzielę, od zastrzeżonej regulaminem mistrzostw godziny 10.00, przyjmowali przyjeżdżające ekipy uczestników. W tym dniu od południa umożliwione już były loty w rejonie lotniska, co wiele ekip, w tym i nasza, skwapliwie wykorzystało.

Na trening przewidziane były tylko trzy dni z tym, że tego trzeciego wieczorem (środa) odbyła się też ceremonia oficjalnego otwarcia mistrzostw. Od czwartku — 14.VI do soboty — 23.VI przeprowadzono mistrzostwa i znów w dniu ostatniej konkurencji, właśnie w sobotę wieczorem ogłoszono wyniki, wręczono nagrody zwycięzcom i dokonano oficjalnego zamknięcia mistrzostw. A w niedzielę rozjechali się zarówno uczestnicy jak też organizatorzy mistrzostw, żeby od poniedziałkowego ranka móc przystąpić do swych zawodowych zajęć. „Time is money" mówi popularne porzekadło, znane również w naszej wersji językowej. Mistrzostwa w Szwecji były wzorcową ilustracją, że hasło czas to pieniądz traktuje się tam nie tylko jako porzekadło. W ciągu 15 dni przeprowadzono poważną, międzynarodową imprezę szybowcową i to kosztem zaledwie 10 dni roboczych. Ale też przyznać trzeba, że aura podała organizatorom pomocną dłoń, zwłaszcza, że początkowo zapowiadało się wcale nie różowo.

Z tych trzech dni treningu pogoda pozwoliła wykroić tylko dwa i to też trochę na siłę. Warunki były słabe, niepewne i nie dawały możności szerszego rozpoznania tras zawodów wg udostępnionych pilotom katalogów obowiązujących punktów zwrotnych. Spowodowały natomiast te warunki, że większość pilotów rozpoznała najbliższy rejon mistrzostw nie tylko wzrokowo z powietrza lecz także namacalnie na ziemi. Nasi zawodnicy też w pierwszym dniu wszyscy lądowali przygodnie, co dało od razu ostry sprawdzian operatywności załóg naziemnych. Wypadł bez niespodzianek – zespoły były rutynowane. Następnego dnia, tego z najlepszą pogodą, dwudziestu pilotów zdołało oblecieć wyznaczony trójkąt 208 km, w tym też trzej nasi (Śmielkiewicz spadł), z prędkościami plasującymi ich w pierwszej dziesiątce wg nieoficjalnej klasyfikacji.

Natomiast w dniu trzecim nie udało się w ogóle wyjść w powietrze. W siąpiącym deszczyku kierownictwo mistrzostw kontrolowało deklarowane przez zawodników ciężary balastów stałych. Bo zabronione było jedynie wyposażenie szybowców klasy klub w zbiorniki balastu wodnego. Stałe dociążenie, raz na całe mistrzostwa było dozwolone pod warunkiem, że łączny ciężar pilota z wyposażeniem i balastem nie przekraczał dopuszczonego instrukcją eksploatacji szybowca i że jego zamocowanie zapewniało pełne bezpieczeństwo lotu. Nasze Foki, przygotowanymi zawczasu workami z wiórami ołowiu lub piasku, zostały objuczone dość znacznie, oczywiście przy zachowaniu wszystkich wymogów regulaminowych. Organizatorzy zamierzali początkowo opublikować wykaz balastów wszystkich szybowców zawodniczych, zrezygnowali jednak z tego, a szkoda, bo dałoby to okazję do ciekawych porównań.

Wieczorem tego dnia, jak już wspomniałem, odbyła się uroczystość oficjalnego otwarcia mistrzostw, podczas którego zresztą też chwilami zachodziła konieczność użycia przezornie zabranych parasoli. Imieniem organizatorów przemówienie poświęcone w przeważającej mierze rozwojowi klasy klub wygłosił Per Öberg, przewodniczący podkomisji dla tej klasy w Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI, a na mistrzostwach pełniący funkcję przewodniczącego jury. Oficjalnego otwarcia imprezy dokonał przedstawiciel władz miasta Örebro, po czym przy dźwiękach fanfar podniesione zostały jednocześnie flagi narodowe wszystkich ekip uczestniczących w mistrzostwach. Nie odegrano, jak to przy tego rodzaju ceremoniach zwykle bywa, hymnu narodowego organizatorów, a dwie flagi szwedzkie, umieszczone na niskich masztach przed pawilonem recepcji mistrzostw, powiewały tam już znacznie wcześniej.

Przy okazji inna rzecz charakterystyczna warta odnotowania: chociaż impreza odbywała się w Szwecji, ani na jej otwarciu, ani na zakończeniu, jak również w toku trwania, w żadnym z urzędowych wystąpień nie słyszało się języka szwedzkiego. Zarówno w oficjalnych przemówieniach, jak podczas codziennych odpraw przedlotowych, w omówieniach pogody i w innych zapowiedziach organizacyjnych stosowany był wyłącznie język angielski. Nawet zgłoszone na jednym z pierwszych briefingów przez kierownika ekipy szwedzkiej drobne pretensje w tej sprawie pozostały bez echa. Angielski panował niepodzielnie jako oficjalny język mistrzostw, a wyjątki stosowano jedynie przy megafonowych komunikatach o wynikach rozegranych konkurencji, podawanych przeważnie w paru językach, wtedy także szwedzkim. Naturalnie w recepcji, w służbie operacyjnej. nie mówiąc o kierownictwie mistrzostw, przy załatwianiu bieżących spraw używany był także dość powszechnie niemiecki. Ogólnie rzuca się w oczy, a ściślej w uszy, że w środowiskach starszego pokolenia dominuje w Szwecji biegła znajomość języka niemieckiego, wśród młodzieży natomiast głównie angielskiego.

Na mokro mistrzostwa otwarto, na mokro bez latania minął ich pierwszy dzień i na mokro w drugim rozegrano pierwszą konkurencję. Dziwna to była konkurencja. Synoptyczne malunki meteorologa, pokazywane i omawiane na briefingach od kilku dni nie budziły zachwytów. Fronty chodziły stadami, na przemian ciepłe i chłodne, a rejon mistrzostw był w centrum niżu, który nie chciał się ani ruszyć, ani wypełnić. W ów piątek 15 czerwca meteorolog, który od początku omawiał prognozy, odezwał się w te mniej więcej słowa: — Żeby nikt nie zarzucił, iż brak nam dobrych chęci, nie potrafiąc zmienić pogody zmieniamy przynajmniej prognozera. Po czym wśród braw za dowcip zszedł ze sceny, a jego miejsce za briefingowym pulpitem zajął kolega.

Ten nowy, smutny blondyn o fizjonomii już awansem pełnej poczucia winy (i słusznie), powiedział, że spodziewany front okluzyjny jest już nad południową Szwecją i że wynikają z tego zrozumiałe konsekwencje, o których coś bliższego będzie można powiedzieć na następnym briefingu o 11.00. Jeśli nawet po dwóch godzinach, na tym kolejnym powiedziano coś więcej, to w każdym razie nic bardziej pocieszającego. Nie okluzja wprawdzie, za to regularny cieplak szedł szparko, niosąc opady i burze. Chociaż więc przewidywano wznoszenia termiczne rzędu metra do dwóch na sekundę przy maksymalnym nagrzaniu do 18°C, to cóż z tego, skoro jednocześnie od wczesnego popołudnia spodziewano się deszczu, a początkowe 5/8 cumulusa miało się szybko rozrosnąć do 7/8, z oczywistymi tendencjami do congestusów.

Taka prognoza nie wprawia szybowników w ekstazę. Chłodno przyjęto wyznaczone zadanie dnia, którym był przelot po trasie trójkąta 155 km z punktami zwrotnymi w Stora i Köping. Ponieważ jednocześnie podano do wiadomości, że na start ma przyjechać telewizja, więc wśród zawodników panowała opinia, iż to w tym głównie celu chce się szybowce poderwać z ziemi. Bez przekonania ciągnięto je na start tym bardziej, że prognoza prognozą, a po niebie sunęły niskie, ciężkie chmury o granatowych, burzowych podstawach i od czasu do czasu nosił drobny deszcz. Organizatorzy woleli nie brać na swe barki decyzji o uruchomieniu startu. Zgodnie z briefingowym ustaleniem był formalnie otwarty od 12.00, ale godzinę wyjścia w powietrze każdy zawodnik ustalał sam znaną metodą wieszania numerka na tablicy startowej. Pierwszym odważnym okazał się Papa Lima, czyli Holender Schok na Mistralu. Wystartował o 12.15 i wkrótce był znów na ziemi. Pomimo holowania na 900 m nie zdołał się zaczepić.

Daleki byłbym od prawdy twierdząc, że w naszej ekipie gorzał entuzjazm i piloci rwali się w tych warunkach na trasę. — To mają być zawody szybowników, a nie pokerzystów — wyraził jeden z nich lapidarnie swój pogląd na sprawę. Pomimo dużej racji tej oceny sytuacji, nie było jednak wyjścia — należało zasiąść do pokera. Wybrali czasy startów pomiędzy 12.37 a 12.59 i wzorem innych zawodników poszli do meldowania na taśmę startu lotnego wprost po odczepieniu się z holu. Nierzadko odbywały się te starty w lukach pomiędzy chmurami, gdyż ich podstawa była początkowo niższa od wysokości holowania.

Pierwszy bok trasy do miejscowości Stora wiódł niemal dokładnie na północ, zatem z lotniska ponad całym miastem Örebro. Wznoszenia były mizerne, szczęśliwie jednak tymczasem na tyle gęste, że umożliwiały brnięcie do przodu na wysokościach rzędu 600 m. W tej fazie przelotu wspomagał go wydatnie wiatr o sile około 20 km/h, wiejący z kierunku 150—170°, czyli prawie w ogon. Chyba głównie dzięki tej okoliczności zawodnicy mniej więcej po godzinie lotu mieli za sobą 51 km, to znaczy pierwsze ramię trójkąta. Naturalnie nie wszyscy byli w jednako dobrej lub niekorzystnej sytuacji. Dla niektórych był to niestety zarazem ostatni odcinek trasy.

Z naszych najdalej w przodzie znajdował się w tym czasie Toboła: o 13.53 meldował pozycję około 10 km za I punktem zwrotnym. Parę minut później Zientek z wysokości 550 m wykonał w Stora zdjęcia stacji kolejowej, która właśnie była punktem zwrotnym, a Śmielkiewicz na 750 m dolatywał nad punkt. Natomiast Witek został za nimi i był w sytuacji krytycznej. Miał małą wysokość, wznoszenia już go nie zabierały i o 14.05 oceniał, że jeśli nic go nie wesprze, to siądzie w rejonie punktu. Pięć minut później stało się. Zientek, który tymczasem zdołał wspiąć się na 850 m, podał do znajdującego się w pobliżu zespołu naziemnego, że Staszek wylądował 2 km na N od punktu zwrotnego.

Pojechałem do wieży, żeby służbie operacyjnej mistrzostw zgłosić miejsce lądowania, co zwalniało zawodnika od obowiązku telefonicznego meldunku z przygodnego lądowiska. Gdy wróciłem, w lotniskowej bazie ekipy panował nastrój wzmożonego napięcia: naszym trzem pozostałym w powietrzu szło coraz trudniej.

Lecący nadal w przodzie Heniek Toboła miał wprawdzie niedawno 1000 m na prostej, lecz szybko go zdusiło i boryka się teraz na wysokości 450 m. Pozostali dwaj są też w nie najlepszej sytuacji. Wymieniają gorączkowe informacje o bardzo kapryśnych wznoszeniach, żeby się jakoś nawzajem ratować. W ich bliskim sąsiedztwie walczą też obie Foki węgierskie. Toboła tymczasem ma już tylko 400 m i zero na wariometrze. Pytany przez Zientka o pozycję odpowiada, że dokładnie nie wie, bo jest w deszczu i nic do przodu nie widać. Radiowa słyszalność chwilami zamiera, są zbyt nisko. Dochodzi do nas jednak informacja Andrzeja Śmielkiewicza, przekazywana do asekurującej go załogi w samochodzie, że jest na N od trasy i nie ma dojścia do punktu zwrotnego w Köping. Pyta na którym kilometrze są chmury? Odpowiedzi z ziemi u nas na lotnisku nie słychać, ale zaraz głos Zientka: — To idziemy Andrzej. — Gdzie idą i z jakiej wysokości — nie wiemy. Na podstawie poziomu słyszalności Józek Dankowski dedukuje, że muszą mieć chyba jakieś 900 m. O Tobole na razie głucho.

Dopiero o 14.42 kolejna wymiana informacji: Staszek Zientek zgłasza 1/2 do 1,5 m wznoszenia. Henryk Toboła też się odzywa. Wyratował się opresji, ale przytrzymała go mocno i jest teraz z tyłu. Andrzej określa, że jest nad punktem 62. Mapa nam mówi, że to pierwsze z trzech jezior, leżących około 20 km od drugiego punktu zwrotnego. I znów Staszek do Andrzeja: — Jedyna szansa, że dojdziemy do tej burzy. Jak nie to siedzimy. — Po paru minutach Śmielkiewicz: — Nad zwrotnym już leje.

W tym momencie nad naszymi głowami świst ciętego skrzydłami powietrza. Nad lotniskiem ostro nurkuje szybowiec w nalocie na metę. Ogromne zdumienie: czyżby rzeczywiście doleciał?... Znak Z4 na płacie wyjaśnia sytuację: to nie zawodnik, to ktoś z miejscowych markuje dolot dla telewizji. Zresztą wygląd nieba nie daje żadnych nadziei. Od wschodu nadciąga bardzo ciemny granat rozległej chmury burzowej.

Jest 15.20. Staszek, Andrzej i Henryk są w rejonie Köping, lecz nie mają na czym dojść do punktu zwrotnego. Krążą na wysokościach rzędu 500—700 m „w ujemnym zerze" — jak podaje Zientek. Po 12 minutach tej agonii termiki informuje nadal, iż wraz z paroma innymi szybowcami jest na 500 m, 5 km przed punktem, na którym chyba wypadnie mu lądować. Punktem zwrotnym w Köping jest lotnisko, więc przynajmniej to pocieszające. A nad naszym lotniskiem w Örebro już błyskawice, gromy i potężny opad. Wśród tego szumu dociera meldunek Staszka, że X3, czyli Śmielkiewicz o 15.35 wylądował 2 km na NW od II punktu zwrotnego. On sam ma 400 m, w zerze próbuje jeszcze coś znaleźć, ale szanse żadne. Toboła trochę za nim, też u kresu możliwości. O 15.45 z 350 m resztki słyszalności. Odczekujemy jeszcze pewien czas, lecz radio zamilkło na dobre. Mogę bez większego ryzyka zgłosić w wieży lądowania wszystkich trzech.

Ulewa przesunęła się tymczasem w kierunku NE od lotniska, nad nami przejaśniało, ale na ewentualnym dolocie z trasy stworzyło zaporę nie do przebycia. Nie ma to zresztą już żadnego znaczenia, bo i tak wszyscy chyba siedzą na trasie. Tak nam się przynajmniej wydaje, gdyż w radio na częstotliwościach łączności zawodników od dłuższego czasu kompletna cisza. Aż tu nagle z bezpośredniej bliskości, bo bardzo czytelnie, głosy Czechosłowaków w eterze! Skąd się wzięły? Dotąd ich przecież w ogóle słychać nie było!?... Rzecz wyjaśnie Zenek Korsak, który właśnie wyłowił te głosy na częstotliwości zupełnie innej niźli przydzielona. To że korzystają z niej prawem kaduka mniej nas w tej chwili interesuje. Godne podziwu jest natomiast to, że są jeszcze w powietrzu, że słychać ich tak blisko. Z załogą naziemną wymieniają nerwowe informacje, rozważają możliwość dojścia do lotniska, które teoretycznie mają w zasięgu dolotu. Niestety ściana deszczu zagradza drogę. Nie ryzykują przejścia nad miastem w opadzie. Są coraz niżej, przymierzają się do lądowania....

Jak potem się okazało Vavra i Brunecky usiedli na wspólnym polu zaledwie 5 km od lotniska. Wygrali konkurencję ex aequo. To piękny wyczyn i wydaje się nieprzypadkowy, właśnie w tej trudnej deszczowo-burzowej konkurencji. Umieją nasi południowi sąsiedzi latać przy takich pogodach, umieją rozważnie obchodzić czyhające na trasie pułapki. Zademonstrował te umiejętności już na mistrzostwach świata w Finlandii Matoušek, kiedy w ostatniej konkurencji znalazł się niemal w identycznej sytuacji jak ta obecna. jako jedyny doleciał w pobliże lotniska i też lądował przed deszczową zasłoną, nie decydując się na jej przebicie.

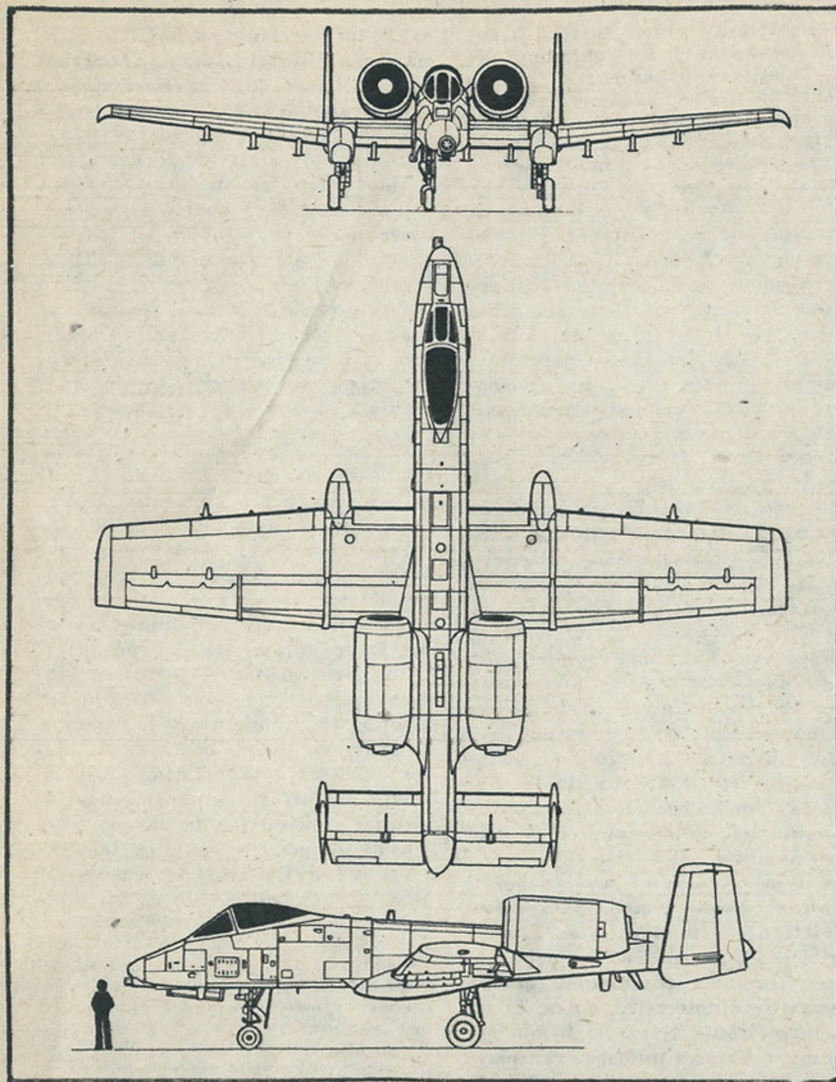
Co prawda, jeśli już przypominać czego kto kiedy dokazał, to dla wyrażenia podziwu nie nie musimy bynajmniej sięgać do zagranicznych wzorów. Dość świeżo jeszcze mamy w w pamięci na przykład trzy medale Polaków w mistrzostwach świata w Jugosławii. Gdyby tam Wróblewski, Kluk lub Kępka nie dolatywali do mety przez burze i deszcze, wyłącznie na busolę, nie widząc lotniska do ostatniej chwili lotu, do przyziemienia niemal, to na pewno nie wywieźliby z tych zawodów mistrzowskich i wicemistrzowskich tytułów. No, ale to inna para kaloszy. Skojarzyły mi się te sprawy bo Vavra w mistrzostwach świata w Findlandii też latał...

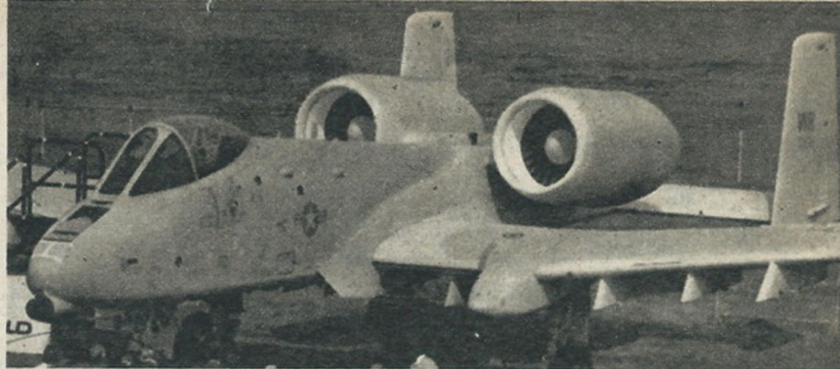
W atmosferze niepewności zaczynała się ta pierwsza konkurencja mistrzostw w Örebro i w niepewności się też kończyła. Dość długo nie było wiadomo, czy regulaminowe minimum zawodników przeleciało sakramentalne 100 km. Meldunki radiowe i telefoniczne z lądowisk to sprawa jedna, a oficjalne potwierdzenia miejsc lądowań druga.

Dopiero więc gdy wszyscy wrócili i dopełnili formalności dokumentacyjnych, można było zawyrokować o uznaniu konkurencji za rozegraną, oczywiście przy jej zamianie na odległościowy przelot po wyznaczonej trasie. Nas, polską ekipę sprawa obchodziła bardzo — Staszek Witek spadł przecież na pięćdziesiątym kilometrze. Na szczęście zadziałała mądrość regulaminu punktacji, a ściślej współczynnika niwelującego przypadkowość wyników w niepewnej pogodzie.

Zwycięzcy — Jaroslav Vavra i Martin Brunecky za przelecenie 149 km otrzymali po 106 punktów, a zdobywca trzeciego miejsca Horst Laucht, RFN za 139 km — 96 pkt. Najlepszy w tym dniu z naszych zawodników Stanisław Zientek przeleciał 102 km za 60 pkt., co plasowało go na 9 pozycji. Dalszych miejsc nie przytaczam, bo będzie je można prześledzić w pełnej tabeli wyników wszystkich konkurencji, którą przygotowuje do kolejnego numeru Skrzydlatej.

CIĄG DALSZY NASTĄPI





FAIRCHILD A-10A SAMOLOT SZTURMOWY

Samolot szturmowy Fairchild A-10A opracowany został na zamówienie lotnictwa USA, na podstawie wymagań na prosty w konstrukcji i eksploatacji samolot o dużej odporności na ogień z ziemi oraz stosunkowo silne uzbrojenie: działko wielolufowe i duży udźwig uzbrojenia podwieszonego. Badania w locie prototypu miały miejsce w 1972 r. Pierwszy samolot seryjny dokonał pierwszego lotu w 1975 r. Zaplanowano budowę przeszło 700 sztuk. Produkcja jest w toku. W br. samoloty A-10A wprowadzone zostały na uzbrojenie lotnictwa amerykańskiego w RFN (4 eskadry po 18 samolotów).

Samolot Fairchild jest jednomiejscowym dolnopłatem, napędzanym dwoma dwuprzepływowymi silnikami odrzutowymi, przystosowanym do atakowania celów naziemnych — głównie broni pancernej — w zwykłych warunkach atmosferycznych. W opracowaniu znajduje się wersja dwumiejscowa przeznaczona do działań również w trudnych warunkach atmosferycznych.

Konstrukcja samolotu zapewnia stosunkowo wysoką odporność na uszkodzenia w walce. Płat samolotu ma konstrukcję trójdźwigarową. W przypadku uszkodzenia jednego dźwigara dwa pozostałe przejmują jego pracę. Skrzydła są proste o stosunkowo grubym profilu (16%), w celu obniżenia masy konstrukcji oraz zapewnienia dobrej manewrowości samolotu. Skrzydła wyposażone w szczelinowe klapy i lotki o stosunkowo dużej powierzchni. Są one podzielone poziomo i mogą działać jak hamulce aerodynamiczne.

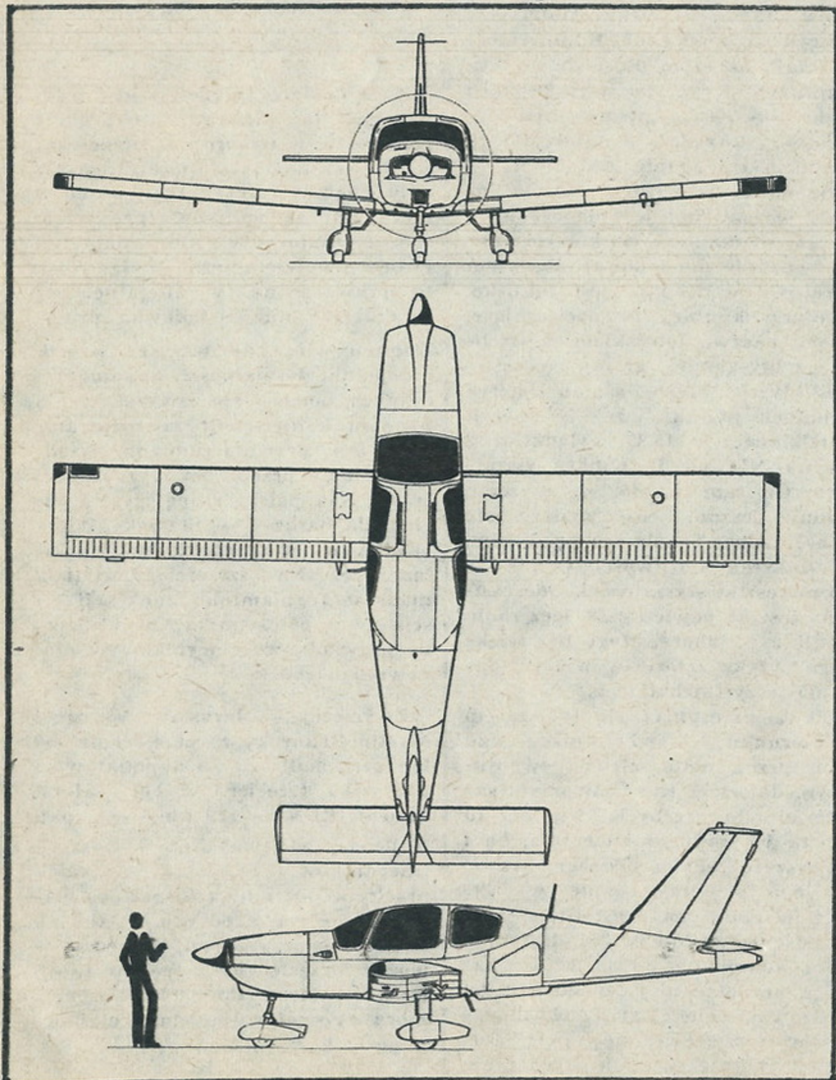
W celu zwiększenia odporności na uszkodzenia w walce, samolot jest opancerzony. Masa opancerzenia wynosi 1 315 kg, z tego 47% (544 kg) przypada na „wannę" tytanową o grubości 1,27—3,81 cm, która stanowi opancerzenie kabiny pilota. 9,7% masy opancerzenia przypada na ochronę bębna amunicyjnego, mieszczącego 1 350 pocisków; 37,4% to ochrona układu paliwowego. Zbiorniki paliwowe wypełnione są pianką przeciw zapaleniu się paliwa. Zapas paliwa (6 200 dm³) mieści się w zbiornikach kadłubowych i integralnych, skrzydłowych. Silniki napędowe umieszczone są w gondolach przy kadłubie. Częściowo przed ogniem z ziemi osłania je skrzydło. Zespołem napędowym są dwa silniki General Electric TF34-GE-100 o ciągu 40,36 kN każdy.

Uzbrojenie samolotu składa się z 7-lufowego działka kalibru 30 mm o szybkostrzelności 4 200 strzałów na minutę. Maksymalna masa uzbrojenia wynosi 7 257 kg, a z pełnym zapasem paliwa — 5 482 kg. Liczba węzłów podwieszenia uzbrojenia pod skrzydłami wynosi 8, pod kadłubem 3.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 17,53 m, długość — 16,26 m, wysokość — 4,47 m, pow. płata — 47,0 m². **Masy:** masa własna — 9 433 kg, max. masa startowa — 21 500 kg. **Osiągi:** max. prędkość npm — 722 km/h, max. prędkość z 6 bombami 250 kg — 713 km/h, prędkość przelotowa — 623 km/h, prędkość wznoszenia (przy masie startowej 14 038 kg) — 30,46 m/s, długość startu — 1 372 m, taktyczny promień działania (z 1 godz. patrolowaniem) — 460 km.

konstrukcje zagraniczne





SAMOLOT LEKKI SOCATA RALLYE TOBAGO

Na tegorocznym salonie lotniczym w Paryżu demonstrowany był nowy samolot Socata Rallye Tobago, którego produkcję ostatnio rozpoczęto. Jest to wersja seryjna prototypu TB-10, który dokonał pierwszego lotu w lutym 1977 r. Samolot wyposażony był w silnik 119 kW. Podczas prób korkociągu w grudniu 1977 r. uległ rozbiciu. Próby w locie prowadzone były następnie na drugim prototypie, który wyposażony został w silnik o zwiększonej mocy — 134 kW. Samolot otrzymał ostatnio certyfikat francuski i został wprowadzony do produkcji. Jego cena wynosi 182 000 franków.

Samolot Tobago jest całkowicie metalowym, jednosilnikowym dolnopłatem wyposażonym w stałe podwozie. Płat samolotu ma obrys prostokątny. Konstrukcja jest jednodźwigarowa z pracującym kesonem. Płat ma wydłużenie 8 i wznios 4°30'. Zastosowano profil RA 16 3C3 o względnej grubości 16%. Na skrzydle znajdują się metalowe, wyważone lotki i wychylane elektrycznie, szczelinowe klapy.

Kadłub półskorupowy, ma przekój w przybliżeniu kwadratowy z wzmocnionymi, stosunkowo niskimi w obszarze kabiny bokami. Osłona kabiny, łącznie z dachem i tylną częścią stanowi odrębny zespół domontowany do reszty kadłuba, co ułatwia produkcję (wyposażenie kadłuba i kabiny odbywa się przed nałożeniem osłony). Kabina jest stosunkowo obszerna (długość 2,5 m, szerokość w rejonie przednich foteli 1,15 m, w rejonie tylnych — 1,3 m). Bagażnik za tylnymi fotelami jest dostępny z zewnątrz z lewej strony kadłuba. Wejście do kabiny umożliwiają z obydwóch stron podnoszone do góry drzwi-skrzydełka. Sterownice są zdwojone. Usterzenie pionowe o obrysie trapezowym — skośne. Usterzenie poziome jest prostokątne, płytowe z klapą dociążającą na całej rozpiętości. Podwozie jest trójpodporowe, o pojedynczych goleniach i kołach osłoniętych owiewkami. Amortyzatory — olejowo-gazowe. Przednie koło jest sterowane. Zespół napędowy to silnik Lycoming 0-360A 1 AD o mocy 134 kW napędzający dwułopatowe śmigło Hartzell o nastawnym skoku. Zapas paliwa w zbiornikach skrzydłowych wynosi 204 dm³.

(T.K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,76 m, długość — 7,64 m, wysokość — 2,90 m. **Masy:** masa własna — 670 kg, max. masa startowa — 1150 kg. **Osiągi:** max. prędkość npm — 250 km/h, prędkość przelotowa (75% mocy) na wys. 2 750 m — 235 km/h, min. prędkość — 96 km/h, max. prędkość wznoszenia — 4 m/s, długość startu — 540 m, zasięg z początkowym zapasem paliwa 204 dm³ przy prędkości ekonomicznej 230 km/h — 1 200 km.

CETI W KATOWICACH PO RAZ PIĄTY

W Katowicach ustaliła się tradycja, że każdej wiosny odbywa się na Uniwersytecie Śląskim kolejna Konferencja Naukowa CETI — dotycząca występowania i poszukiwania życia oraz cywilizacji technicznych poza Ziemią i nawiązania z nimi łączności. Również w tym roku (19 maja) V Konferencja Naukowa CETI została zorganizowana wspólnie przez Śląski Oddział Wojewódzki Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Komisję CETI PTA i Oddział Polskiego Towarzystwa Fizycznego przy Uniwersytecie Śląskim.

Na czterech poprzednich Konferencjach CETI wygłoszono 26 referatów, omawiających bardzo różnorodne aspekty związane z tym pasjonującym zagadnieniem. Niesłuszne byłoby mniemanie, że ta problematyka została choćby w pewnym stopniu wyczerpana. Choć nie udało się dotychczas odebrać z Kosmosu sygnałów o niewątpliwie sztucznym pochodzeniu — w miarę coraz wnikliwszych analiz tematów związanych z CETI nie tylko stajemy przed wciąż nowymi znakami zapytania, lecz ujawnia się także potrzeba wprzęgnięcia do badań coraz to nowych dziedzin nauki, a czasami nawet ich rozrostu specjalnie pod tym kątem widzenia. CETI nie może także lekceważyć tych nowych, dopiero otwierających się pól widzenia świata, które dopuszczają daleko posuniętą rewizję ugruntowanego spojrzenia na dotąd poznane prawa przyrody, jak na przykład paradygmat fizyczny o nieprzekraczalności prędkości światła. Włącza też w krąg swych zainteresowań takie paranauki, dopiero nieśmiało zdobywające sobie prawo obywatelstwa wśród poważnie traktowanych dziedzin badań — jak elektromagnetyczna teoria telepatii, interpretacja zjawisk parapsychicznych na gruncie teorii tachionów i geometrodynamika kwantowa. Czynimy to z zachowaniem potrzebnego dystansu, by w żadnym wypadku w rozważaniach CETI nie znalazło się miejsce dla maniakalnych rojeń, dopatrujących się w każdym na razie niewyjaśnionym zjawisku ingerencji załóg latających spodków, a w każdym tajemniczym zabytku pradawnych, bliżej nie poznanych kultur — budowniczych z Kosmosu.

Pierwszy referat: „Nowe prace z problematyki CETI (1978)" — wygłosił nasz najwybitniejszy znawca tych zagadnień, prof. dr **Mieczysław Subotowicz** z Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie, współorganizator wielu międzynarodowych przedsięwzięć w tej dziedzinie. Mówca oparł się w znacznej mierze na tych problemach związanych z CETI, które były dyskutowane podczas obrad zeszłorocznego Kongresu Astronautycznego w Belgradzie, gdzie zwracał uwagę duży wkład uczonych z krajów socjalistycznych do tej tematyki.

Prof. **Draganić** z Belgradu zajął się związkami cyjanowymi jako pratworzywem struktur organogenicznych w pierwotnej beztlenowej atmosferze Ziemi, tuż po jej uformowaniu się. Doświadczalnie badając zmiany, jakim podlegają te związki w szerokim przedziale warunków fizykochemicznych w obecności promieniowania jonizującego, stwierdził wytworzenie się różnorodnych aminokwasów.

Dr **T. Ganti** z Budapesztu rozwinął teorię chematonów (układów spełniających podstawowe kryteria ustroju żywego), która określa ogólne zasady organizacji struktur biologicznych. Zarówno teoretycznie, jak eksperymentalnie wykazał on realność spontanicznego wytworzenia się ustrojów żywych na drodze wzrastającej złożoności budowy chematonów.

Propozycje skonstruowania nowych typów radioteleskopów kosmicznych przedłożyli na Kongresie w Belgradzie, niezależnie od siebie, przedstawiciele nauki polskiej i radzieckiej. Prof. **Subotowicz** zaproponował budowę wielkich orbitalnych radioteleskopów z nie wypełnioną aperturą zarówno na potrzeby CETI, jak też radioastronomii. Mocarstwa kosmiczne są w stanie już dziś budować takie narzędzia badawcze działające na zasadzie syntezy apertury — przy wykorzystaniu technologii elementów zmodułowanych. Był to dalszy ciąg opracowań naszego uczonego, zreferowanych na Kongresach Astronautycznych w USA (1976) i w Czechosłowacji (1977).

Grupa specjalistów radzieckich z Instytutu Badań Kosmicznych w Moskwie z prof. **N. S. Kardaszewem** na czele przedstawiła analogiczne projekty poszukiwania sygnałów od obcych cywilizacji, urzeczywistniane w ZSRR. Do 1985 r. przewiduje się tam ukończenie radioteleskopu orbitalnego o średnicy 30 m, pięć lat później — dwustumetrowego zmodułowanego radioteleskopu kosmicznego, a do końca stulecia podobnego narzędzia o kilkukilometrowej średnicy anteny.

Również na Zachodzie ukazało się wiele prac dotyczących wielkich konstrukcji satelitarnych — między innymi radioteleskopów do badań CETI, ponadto elektrowni satelitarnych, stacji kosmicznych, miast orbitalnych i zakładów przemysłowych w przestrzeni ponadatmosferycznej.

Grupa uczonych amerykańskich z Jet Propulsion Laboratory przystąpiła przed trzema laty do realizacji programu CETI z pomocą już istniejących anten. Przewiduje on zbadanie aż 80% czaszy niebieskiej w szerokim przedziale częstotliwości od 1400 do 2500 MHz. W otaczającej nas kuli o promieniu tysiąca lat świetlnych istnieje około dwóch milionów gwiazd typów widmowych F, G i K (mniej więcej podobnych do Słońca), które mogą mieć planety odpowiednie na siedlisko życia.

Warto nadmienić, że grupa prof. **R. S. Dixona** od 1973 r. prowadząca w Radioobserwatorium w Ohio (USA) nasłuch nieba na fali 21 cm (linia wodoru międzygwiezdnego) wykryła kilka zastanawiających sygnałów pozaziemskich, których nie zdołano wyjaśnić. Mogą one być pochodzenia sztucznego.

Dr **Olgierd Wołczek**, sekretarz ZG PTA, nie mógł przybyć osobiście, więc jego referat „Możliwość rozwoju życia i istot inteligentnych na planetach innych gwiazd niż Słońce" odczytał mgr inż. **Władysław Geisler**. Temat został nader wnikliwie rozpatrzony — od planetogenezy do biogenezy, z naciskiem na statystyczne szanse ewoluowania biosfer do szczebla Rozumu.

Zdaniem dra **Wołczka**, jedynym pierwiastkiem, którego nadzwyczaj złożone związki mogą doprowadzić do powstania żywych organizmów, jest węgiel, a jedynym płynem ustrojowym — woda. Warto zauważyć, że takie podejście zawęża wachlarz środowisk, w jakich życie może powstać. Z drugiej strony, sprowadza pojęcie życia — przynajmniej pod względem chemicznym — do form typu ziemskiego. A chyba tylko takiego poszukujemy. Życie oparte na innych pierwiastkach (krzem, fluor), rozpuszczonych w innych cieczach (amoniak, siarka, oleje krzemoorganiczne) — jeśli gdzieś istnieje — tworzy zapewne struktury pod każdym względem tak odrębne, że zawiodłyby nas same metody poszukiwań.

Warunki dla syntezy pierwotnych białek i kwasów nukleinowych powstały na Ziemi przed czterema miliardami lat. Sam proces wytworzenia się żywych organizmów wymagał, według **Ponnamerumy** (1976) tylko paruset milionów lat. Dalszy rozwój młodej biosfery był uwarunkowany splotem rozlicznych czynników planetarnych i kosmicznych — jedynych w Układzie Słonecznym. Wydatne przyspieszenie rozwoju życia i powstanie wyżej zorganizowanych zwierząt wydarzyło się dopiero sześćset milionów lat temu, pod wpływem wzrostu dotąd znikomych ilości tlenu atmosferycznego. Po dalszych dwustu milionach lat życie, powstałe w wodzie, zaczęło szturmować jałowe dotąd lądy. Stało się to możliwe dzięki dalszemu wzbogaceniu się atmosfery w tlen, którego stężenie wzrosło do 2%, tworząc ozonosferę o dostatecznym oddziaływaniu ochronnym. Dla pojawienia się na Ziemi istoty rozumnej potrzebna była ewolucja życia (i uzależniona od niej ewolucja składu chemicznego atmosfery) trwająca ponad cztery i pół miliarda lat.

Ziemia ma z pewnością najlepsze w Układzie Słonecznym położenie dla powstania życia. Modelowe doświadczenia **Harta** (1978) jeszcze bardziej zaostrzyły nasze spojrzenie na ten problem. Wskazują one, że gdyby orbita jej znajdowała się tylko o 5% bliżej Słońca, to 3,7 miliardów lat temu lawinowy rozwój zjawiska cieplarnianego (przegrzanie atmosfery) przekształciłby nasz glob w planetę o podobnej atmosferze i temperaturze powierzchniowej jak Wenus. Natomiast oddalenie Ziemi zaledwie o 1% od gwiazdy centralnej spowodowałoby przed 1,7 miliardem lat zlodowacenie Planety na podobieństwo Marsa. W obu wypadkach byłyby to zmiany nieodwracalne. Na przegrzanym globie życie zginęłoby z pewnością, na wymrożonym mogłoby przetrwać najwyżej w postaci prymitywnych organizmów. Wynika stąd, że ekosfera utrzymująca się przez czas dostatecznie długi dla powstania istot rozumnych (4—5 miliardów lat) jest znacznie węższa niż dotychczas przypuszczano. Są to dane szacunkowe, trudne do sprawdzenia zwłaszcza w datowaniach, lecz sygnalizujące nowy, niezmiernie ważny dla CETI problem astronomiczny, jakim jest kurczenie się pierwotnych ekosfer gwiazdowych.

Sądzi się, iż układy planetarne nie są zjawiskiem rzadkim. Dr **Wołczek** jest zdania, że przynajmniej wokół gwiazd podobnych do Słońca występują planety typu ziemskiego. Ze względu na niewielką szerokość ekosfer gwiazdowych, tylko jedna planeta w danym układzie może mieć warunki odpowiednie dla powstania życia. Biorąc pod uwagę podobnie długi jak na Ziemi okres ewolucji potrzebny do wytworzenia się Rozumu — rodzimych cywilizacji możemy poszukiwać tylko w układach gwiazd typów widmowych od F7, poprzez całą skalę typu G i nieliczne gwiazdy K. i M. W naszych okolicach nieba co dziesiąta gwiazda spełnia ten warunek.

Podobne problemy, od planetogenezy do psychogenezy, omówił nasz gość czechosłowacki, red. **Marian Dujnič** z Planetarium i Obserwatorium Astronomicznego Rimavska Sobota, który wygłosił w języku słowackim interesujący referat „Ogólna ewolucja materii w Kosmosie a ewolucja cywilizacji kosmicznych". Było to ostatnie z wystąpień o charakterze astronomiczno-biologicznym. Dwa kolejne bardziej dotyczyły filozoficzno-społecznych aspektów CETI, wiążąc te badania również z naukami bądź poglądami dopiero torującymi sobie drogę do równouprawnienia z innymi starszymi gałęziami wiedzy.

Mgr Zbigniew Sołtys z Krakowskiego Oddziału PTA postawił nader ciekawy problem: „Paranauki a perspektywy CETI". Prelegent wyszedł z założenia iż milczenia Wszechświata (brak „cudów" astroinżynieryjnych) nie sposób wyjaśnić unikalnością cywilizacji naukowo-technicznych, gdyż taki pogląd byłby sprzeczny z tym, co wiemy o powstaniu i ewolucji życia na Ziemi. Z większym prawdopodobieństwem możemy przyjąć, iż nasza cywilizacja nie dorosła jeszcze do poziomu dogodnej i powszechnie stosowanej w Kosmosie łączności międzygwiezdnej. Przed stu laty nie odkryliśmy jeszcze istnienia fal radiowych. Nie wiemy, czy za sto lat komunikacja radiowa nie wyda się czymś tak prymitywnym, jak sygnały dymne. Albo będziemy ją stosować nadal w ziemskiej łączności, wykorzystując jednak inne zjawiska fizyczne do porozumiewania się z obcymi społecznościami istot rozumnych. Może to być łączność neutrinowa, laserowa, z pomocą fal grawitacyjnych itp.

Sąsiednie cywilizacje dzielą przypuszczalnie odległości rzędu setek lat świetlnych. Sensowność i celowość wysłania do nich komunikatów radiowych, a tym bardziej statków z załogą — jest problematyczna tak długo, dopóki uznajemy paradygmat fizyczny określający prędkość światła jako największą możliwą prędkość w przyrodzie. To jeden z filarów współczesnej fizyki. Czy jednak bariera świetlna da się ominąć — w wypadku przekazywania informacji, lub nawet podróżowania?

Wymagałoby to stworzenia nowego systemu fizycznego, który pozwoliłby zrozumieć i naukowo opisać zjawiska wciąż jeszcze niewytłumaczalne. Należą do nich niektóre wiarygodne spostrzeżenia o niezidentyfikowanych obiektach latających (UFO), a przede wszystkim zjawiska parapsychiczne (PSI). Tylko częściowo i niezupełnie mogą one być tłumaczone w ramach współczesnej fizyki (np. magnetohydrodynamiczna teoria lotu UFO, elektromagnetyczne teorie telepatii **Manczarskiego i Kogana**). „Sytuacja taka trwać będzie dotąd — stwierdza mgr **Sołtys** — dopóki nie zostanie stworzona teoria fizyczne, która wyjaśniać będzie wszystkie zjawiska parapsychiczne i na podstawie której określić będzie można warunki występowania, powtarzalności i mierzalności zjawisk PSI. Teoria taka stworzyć będzie musiała nowe pojęcia czasu i przestrzeni. Możliwe więc, że stworzy ona podstawy teoretyczne dla techniki lotów międzygwiezdnych (tłumacząc jednocześnie zjawiska UFO). Pierwsze kroki w tej dziedzinie zostały już zrobione (próby interpretacji PSI na gruncie teorii tachionów G. Feinberga lub geometrodynamiki kwantowej J. A. Wheelera)."

Mgr inż. **Stanisław Lubertowicz**, sekretarz ZG Polskiego Towarzystwa Miłośników Astronomii, który jako pierwszy w Polsce zajął się (głównie na łamach „Uranii") opracowywaniem od podstaw problemów filozofii astronautyki, wnikliwie rozpatrzył te zagadnienia dla potrzeb CETI w referacie „Filozoficzne aspekty poszukiwań cywilizacji poza Ziemią". Prelegent najpierw przekonująco uzasadnił, że mówienie o „filozofii CETI" nie jest ani przenośnią, ani nadużywaniem terminu językowego. Każde pole ludzkich działań wymaga dociekań myślowych nad nim samym, a nadto wyświetlenia i uporządkowania zasadniczych zagadnień tej dziedziny, uprzytomnienia podstawowych jej założeń, metod i głównych osiągnięć, oraz ich ustosunkowania względem wielkich dziedzin rzeczywistości.

Referent położył nacisk na jakościową zmianę metody poszukiwań innych cywilizacji, która dokonała się na naszych oczach. Te dociekania przeszły z gestii filozofów i pisarzy w ręce przyrodników i technologów. Ale tym bardziej nie wolno zaniedbywać pracy myślowej nad znaczeniem tych działań i osiągnięć dla ogólnego poglądu na świat. Mgr inż. **Sołtys** tak sformułował wnioski ogólne z poszukiwań zaziemskich cywilizacji:

a) W dziedzinie religii — ewentualne znalezienie innych cywilizacji zmusi do reinterpretacji teologii różnych wyznań.

b) W dziedzinie filozofii ścisłej — konieczne będzie inne sformułowanie ontologii, uwzględniając nowe aspekty.

c) W dziedzinie prakseologii — zetknięcie z innymi cywilizacjami spowodować musi krytyczne spojrzenie na wartość i metodykę działań ludzkich.

d) W zakresie filozofii wojny i jej aspektów wykonawczych — poznanie innych cywilizacji zmusi do określenia „Ich" stosunku do nas i naszego do „Nich" i ewentualne określenie sposobu naszej polityki wobec „Nich".

e) W zakresie polityki — następuje zbliżenie pomiędzy państwami zajmującymi się tymi badaniami, na skutek kontaktów badaczy problemu i na skutek konieczności podejmowania działań w zakresie globalnym.

f) W dziedzinie biologii — wzrasta zainteresowanie badaniami początków życia na Ziemi, form powstawania życia w ogóle, badaniami innych, żyjących obok nas społeczeństw, jak mrówek, pszczół, delfinów, małp itp.

g) W naukach technicznych — stymulują wzrost zainteresowania nowymi technologiami i praktycznego ich wdrażania.

h) W łączności — to rozwój systemów kodów, systemów przekazu i rozwój techniki informacyjnej.

i) W zakresie ekonomii — zmuszają do analizy nakładów finansowych i efektów bezpośrednich i pośrednich na ten cel, z równoczesną refleksją co do celowości takiej, a nie innej dystrybucji środków finansowych na potrzeby rozwoju ludzkości.

j) Wreszcie skłaniają do refleksji co do ważkiej potrzeby szukania zbliżenia pomiędzy ludźmi różnych religii, ras, narodów, jak też i w obrębie jednego narodu i społeczeństwa.

ANDRZEJ TREPKA

KRONIKA

● **W 1973 r. USA** zaproponowały, że dla dowolnego kraju świata, w tym również socjalistycznego i Chińskiej RL, mogą wprowadzić na orbitę satelitę łącznościowego lub meteorologicznego za cenę od 3 do 20 mln dol. (w zależności od masy satelity).

● **Łącznościowy satelita radioamatorski AMSAT-OSCAR-7 (AO-7)** miał m.in. radiolatarnie pokładowe pracujące w dni parzyste z częstotliwością 145,972 MHz, nieparzyste — 29,502 i 435,1 MHz. Dane telemetryczne były przekazywane znakami telegrafu Morse'a i dalekopisu (60 parametrów). Baterie słoneczne dostarczały 1—2 A prądu stałego o napięciu 6,4 V. Max. obciążenie dopuszczalne — 2,3 A. Akumulatory Cd-Ni (10 ogniw) dostarczały napięcia 13—15 V i były doładowywane przez baterie słoneczne. Poza tym były baterie pokładowe 9 i 28 V używane chwilowo (pobór prądu 27 i 54 mA). Przetwornica napięcia z 6,4 V na 13—15 V. Pomiar temperatury pokładowej — termistorami — z dokładnością od —0,15 do +0,15°C. Temperatura znamionowa ok. +15°C. Temperatura akumulatora +20°C, ogniw słonecznych od 0 do +40°C, dopuszczalna temperatura stopni mocy do +40°C. Moce przetworników — 435/145 MHz — do 8 W, 145/28 MHz — do 1,6 W, radiolatarni 435,1 MHz — do 0,5 W, radiolatarni 230,4 MHz — do 62 mW.

● **37 państw-członków Komitetu ONZ** d/s pokojowego wykorzystania przestrzeni kosmicznej zajmuje się już m.in. problemem praw własności zasobów naturalnych Księżyca.

● **Koszt użytkowania** — działającego od 1976 r. systemu łączności satelitarnej dla potrzeb morskich Marisat — wynosił: 6 dol. za 1 min. łączności dalekopisowej i 10 dol. za 1 min łączności telefonicznej. Marisat, to 3 satelity geostacjonarne nad Atlantykiem, Oceanem Indyjskim i Pacyfikiem. W 1978 r. z satelitów Marisat korzystało ponad 90 statków wyposażonych w odpowiednie urządzenia (w 1977 r. — 35).

● **W Bułgarii** gościła w 1978 r. wystawa „Syberia i nauka". Wśród licznych eksponatów zwracały uwagę satelity: telekomunikacyjny Mołnia-1 zapewniający łączność telefoniczną, telegraficzną i telewizyjną (orbita 500 × 4 000 km) oraz meteorologiczny Meteor. Poza tym impulsowy laser gazowy „Miłan-10", który m.in. może być wykorzystany w nawigacji lotniczej i badaniach atmosfery. Syberia zajmuje ok. 50% obszaru państwowego ZSRR i 40% obszaru Azji. Liczy obecnie 48 ośrodków naukowych.

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

MALOWANIE SAMOLOTÓW LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO w latach 1952-1970

102

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

Malowanie polegało na pozostawianiu samolotu w barwach analogicznych do stosowanych na samolotach pasażerskich, to jest powierzchnie górne i częściowo boczne malowano na kolor biały, powierzchnie dolne i częściowo boczne na kolor naturalnego duralu. Granicę pomiędzy kolorami tworzyły pasy w kolorach: niebieskim lub czerwonym. Przednia część kadłuba przed kabiną pilotów malowana była na czarno (malowanie antyodblaskowe).

Jak już wspomniałem, lotnictwo wojskowe użytkowało także pojedyncze egzemplarze samolotów o nietypowym malowaniu. Przykładowo można tu wspomnieć egzemplarz Jaka-12, pomalowany na kolor kremowy z czerwonymi akcentami kolorystycznymi na kadłubie płata i usterzeniu, czy też PZL 104 Wilga 35 pozostawioną w kolorze naturalnym duralu z biało-czerwonymi elementami dekoracyjnymi na kadłubie, płacie i usterzeniu.

Z wprowadzeniem malowania na kolor srebrny wiąże się także zmiana koloru, którym malowane były numery taktyczne. Kolor biały, którym najczęściej malowano numery taktyczne zastąpiono kolorem czerwonym. Obok zmiany koloru ujednolicono także krój cyfr numerów.



PLANSZA:

A. Samolot NC 701 użytkowany w eskadrze aerofotogrametrycznej w latach 1948–1950.

B. Samolot Il-14T eskadry transportowej w latach 1955–1965.

C. Samolot Il-18 z eskadry rządowej.

D. Samolot An-2 z OSL Dęblin.

ZDJĘCIE:

1. Samolot Jak-12M z nietypowym malowaniem czerwono-beżowym.

A

B

C

D

©Kowalski

nasze trasy

listy

PROPONUJĘ RAJD STARYCH SAMOLOTÓW

Szanowny Panie Redaktorze!
Niedawno w Krakowie odbył się rajd weteranów szos, czy Zarząd Lotnictwa Cywilnego nie mógłby zorganizować rajdu starych, pełnosprawnych samolotów?

Rafał Jabłoński
Kraków

Od redakcji: Pytanie naszego Czytelnika kierujemy do CZLC.

POZDROWIENIA LOTNIARZY Z SOKOLCA

Otrzymaliśmy pocztówkę następującej treści:
Pozdrowienia z Sokolca k. Wałbrzycha przesyłają lotniarze Aeroklubu Słupskiego i Jeleniogórskiego.
Wspólny dwutygodniowy biwak lotniowy na szczycie góry Sokół zorganizowali: przewodniczący sekcji lotniowej Aeroklubu Jeleniogórskiego — Tomasz Cygal i przewodniczący sekcji lotniowej Aeroklubu Słupskiego — Zdzisław Daszkiewicz. Czas średniego lotu wynosi 4—8 min. Pogoda dobra, biwak udany. Pozdrawiamy sympatyków lotniarstwa.

Od redakcji: Dziękujemy.

korespondencje

AEROKLUB ŁÓDZKI

Aeroklub łódzki obchodzi w tym roku jubileusz 50-lecia swego istnienia. Z tej okazji na lotnisku Lublinek odbyły się w dniach od 9 do 17 czerwca 1979 r. XVI Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów i IV Międzynarodowe Zawody Spadochronowe, pod patronatem redakcji „Głosu Robotniczego". W uroczystym otwarciu imprez wzięli udział przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych Łodzi, redakcji „Głosu Robotniczego", młodzież czterech szkół średnich i liczni widzowie. W Mistrzostwach Polski Juniorów brało udział 30 zawodników z całej Polski. Rozegrano dwie konkurencje: akrobację i skoki na celność lądowania.

Wyniki I konkurencji (akrobacja): 1. **Piotr Brendler** (Aeroklub Robotniczy w Świdniku); 2. **Ireneusz Zalewski** (Aeroklub Śląski); 3. **Roman Grudziński** (Aeroklub Gliwicki). Wyniki II konkurencji (celność lądowania): 1. **Maciej Biegała** (WKS Zawisza); 2. **Krzysztof Filus** (Aeroklub Śląski); 3. **Piotr Brendler** (Aeroklub Robotniczy w Świdniku). Wyniki ogólne mistrzostw Polski juniorów na 1979 r.: 1. **Piotr Brendler** (Aeroklub Robotniczy w Świdniku); 2. **Ireneusz Zalewski** (Aeroklub Śląski); 3. **Maciej Biegała** (WKS Zawisza).

W Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych uczestniczyły 4-osobowe ekipy, w każdej obowiązkowo kobieta, z: Plovdiv (Bułgaria), Koszyc (CSRS), Wilna (ZSRR) i Dortmundu (RFN), ekipa Aeroklubu Częstochowskiego oraz dwie reprezentacje Aeroklubu Łódzkiego. Rozegrano cztery konkurencje. I konkurencja (akrobacja): 1. **Michał Kochaniak** (Łódź); 2. **Algis Gruzdis** (Wilno); 3. **Borys Grnew** (Plovdiv). II konkurencja (celność lądowania): 1. **Algis Gruzdis** (Wilno); 2. **Ilia Ikonow** (Plovdiv); 3. **Iwonauskas Widmantes** (Wilno). III konkurencja (skoki grupowe): 1. **Wilno**, 2. **Łódź**, 3. **Łódź II**. IV konkurencja (skoki w nocy): 1. **Krzysztof Foltyński** (Częstochowa); 2. **Jarosław Całusiński** (Częstochowa); 3. **Krystyna Bednarz** (Łódź). Puchar „Głosu Robotniczego" zdobyła drużyna **Wilna**. Najlepsze rezultaty wśród kobiet osiągnęła **Krystyna Bednarz** (Łódź).

Zakończenie imprezy, podobnie jak otwarcie, odbyło się bardzo uroczyście. W dniu święta „Głosu Robotniczego", w parku na Zdrowiu startowały balony oraz wyrzucony został kolorowy desant skoczków spadochronowych z udziałem ekip zagranicznych. W parku i dzielnicy Zdrowie świętowało ponad 300 000 mieszkańców Łodzi.

Przez cały bieżący rok w Aeroklubie Łódzkim odbywa się wiele imprez lotniczych, lokalnych, krajowych i międzynarodowych. Obchody złotego jubileuszu zakończone zostaną 30 września br. w Teatrze Wielkim. Na uroczystą akademię połączoną z galowym koncertem, zapraszamy miłych gości, działaczy, wychowanków Aeroklubu Łódzkiego i młodzież szkolną. Po uroczystości w Teatrze Wielkim odbędzie się wspólny obiad w Garnizonowym Klubie Oficerskim.

Od szeregu lat aeroklub nasz znajduje się w czołówce aeroklubów regionalnych o czym świadczyć może fakt że we współzawodnictwie za całokształt działalności uzyskał za rok 1977 drugie miejsce a za rok 1978 — pierwsze miejsce. Na osiągnięcie tak wysokich i pozytywnych wyników miało wpływ wiele czynników, przede wszystkim: systematyczny i pełny poświęcenia wysiłek całego kolektywu pracowników etatowych umiejętne kierowanie całokształtem zagadnień szkoleniowo-administracyjnych przez prężne kierownictwo oraz nieoceniony wysiłek większości działaczy społecznych.

Do wyróżniających się etatowych pracowników personelu technicznego w Aeroklubie Łódzkim zaliczyć należy mechanika szybowcowego **Witolda Kalitę**. Człowiek o bogatym doświadczeniu w pracy zawodowej, mistrz w swoim zawodzie, „złota rączka" jak nazywają go przełożeni, koledzy i uczniowie. Dzięki jego wytrwałości i poświęceniu, a przede wszystkim umiejętnościom — łódzkim pilotom nigdy nie brakuje sprawnych do lotu szybowców. Lotniczą drogę rozpoczął w 1938 r. we Lwowie. W latach 1939—1941 pracuje jako stolarz lotniczy w Płaniernym Zawodie Nr 5. W 1942 r. wywieziony zostaje do Niemiec na przymusowe roboty, skąd po wyzwoleniu wraca do Ojczyzny, do Łodzi, gdzie natychmiast podejmuje pracę w Lotniczych Warsztatach Doświadczalnych (LWD). W 1952 r. w ramach wyróżnienia przeniesiony zostaje do WSK na Okęcie gdzie pracuje w charakterze brygadzisty przy produkcji samolotów CSS-13 i remontach samolotów Junak. Od 1954 r. do chwili obecnej jest pracownikiem Aeroklubu Łódzkiego.

Witold Kalita pracował przy budowie takich polskich samolotów jak: Żak, Junak, Zuch 1 i 2, Miś i Żuraw. W Aeroklubie Łódzkim wyremontował wiele szybowców i samolotów CSS-13. W późniejszym czasie wraz z konstruktorem amatorem Jarosławem Janowskim zbudował samolot Prząśniczkę, a w 1978 r. samolot amatorski Orzeł J-3. Był też oddelegowany do zakładów w Bielsku-Białej, do pomocy przy zbudowaniu czterech szybowców Cobra, które brały udział w mistrzostwach świata w USA. W kwietniu 1972 r. zaproszony został przez Polonię brytyjską do Anglii, w celu wyremontowania polskich szybowców Pirata i Bociana. Witold Kalita jest wybitnym i oddanym lotnictwu sportowemu fachowcem. Ma za sobą 40 lat pracy zawodowej, od 30 lat jest członkiem PZPR, 25 lat pracuje w Aeroklubie Łódzkim.

Władysław Dziunda

AEROKLUB RZESZOWSKI

Tradycyjnie już w pierwszą niedzielę czerwca odbywają się na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego w Jasionie imprezy modelarskie dla dzieci i młodzieży.

W niedzielę, 3 czerwca br., zorganizowano wspólnym wysiłkiem aeroklubu i Wojewódzkiej Pracowni Dydaktyczno-Technicznej przy Kuratorium Oświaty i Wychowania w Rzeszowie dwie imprezy: „Młodzi Szybownicy na start" i „Eliminacje do Mistrzostw Polski Młodzików".

Od kilku lat układająca się bardzo owocnie współpraca Aeroklubu Rzeszowskiego z Kuratorium Oświaty i Wychowania przynosi każdego roku pożądane efekty wychowawcze, sportowe i politechniczne.

Wskutek przeprowadzonej odpowiednio wcześnie prawidłowej propagandy w szkołach i placówkach oświatowo-wychowawczych udział w imprezie wzięło ponad stu dwudziestu zawodników. Reprezentowali oni 12 spośród 23 kół lotniczych działających głównie w szkołach. W zawodach pod nazwą „Młodzi Szybownicy" i „Eliminacje do Mistrzostw Polski Młodzików" nie brakło także młodzieży zgrupowanej w modelarniach Zarządu Wojewódzkiego LOK, Młodzieżowego Domu Kultury i Wojewódzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej.

Grupa wyczynowych modelarzy rakietowych z Koła Lotniczego przy Zespole Szkół Rolniczych w Łańcucie, odnosząca od kilku lat pod kierunkiem mgr. inż. **Felicjana Dzierżanowskiego** sukcesy sportowe (patrz SP nr 22/1979 r.) dała interesujący pokaz startów. Zapewne przyczyni się on do popularyzacji tej — jeszcze nielicznie uprawianej — dyscypliny sportu modelarskiego.

W grupie „Młodych Szybowników" indywidualnie zwyciężyli: 1. **Wiesław Woźny** — modelarnia przy SP w Nowej Wsi, 2. **Michał Nawojski** — modelarnia przy ZSG w Krasnem, 3. **Ryszard Tarała** — modelarnia przy SP w Nowej Wsi. Wymieniona wyżej trójka zawodników oraz **Wacław Knutel**, z modelarni przy ZSG w Tyczynie, swoimi wynikami zdobyli oprócz uprawnień „Młodego Szybownika" także licencje młodzieżowe i odznaki „Młodzika".

Zespołowo 1 miejsce w tej grupie zajęła modelarnia lotnicza przy ZSG w Tyczynie, uzyskując oprócz nagród indywidualnych, odznak i dyplomów także nagrodę w postaci wyposażenia pracowni modelarskiej wartości 15 tys. zł.

Ogółem zdobyto 10 odznak „Młodego Szybownika". W grupie starszej „Młodzików" indywidualnie zwyciężyli: 1. **Andrzej Sitarz** — modelarnia MDK w Rzeszowie, 2. **Tomasz Tronina** — modelarnia Spółdz. Mieszk. w Rzeszowie, 3. **Henryk Świst** — modelarnia MDK w Rzeszowie. Zespołowo I miejsce zajęła modelarnia aeroklubowa MDK w Rzeszowie, uzyskując oprócz nagród indywidualnych i dyplomów, nagrodę w postaci wyposażenia pracowni modelarskiej wartości 10 tys. zł. Ogółem zdobyto 12 odznak i licencji „Młodzika".

Marcin Wolicki

Mgr inż. Felicjan Dzierżanowski (pierwszy z lewej) z grupą wyczynowych modelarzy kosmicznych z koła lotniczego przy Zespole Szkół Rolniczych w Łańcucie.
Zdjęcie: Jan Chałupski





Henryk Żwirko podczas spotkania z dziećmi szkoły specjalnej w Laskach koło Warszawy.
Zdjęcie: Bernard Koszewski

ZOBACZYĆ... PALCAMI

Doskonały, sokoli wzrok to nieodłączna cecha lotnika. Wielu kandydatów na pilotów odpada w czasie badań u okulisty. Odpadają i przeważnie przestają interesować się lotnictwem.

To spotkanie było zaprzeczeniem moich dotychczasowych poglądów. Spotkanie z dziećmi szkoły specjalnej dla dzieci niewidomych w Laskach koło Warszawy. Ich zainteresowanie lotnictwem było przeogromne. Interesowały ich szczegóły budowy szybowców samolotów, dane techniczne... W czasie wielu spotkań z młodzieżą nie spotykałem tak wielkiego zainteresowania.

Wiele problemów było trudno wytłumaczyć. Dlaczego szybowce mają takie długie i smukłe skrzydła? Sprawa dość prosta, ale wtedy, kiedy można to pokazać na modelu, wytłumaczyć podstawy aerodynamiki. Ale kiedy się ma przed sobą grupkę dzieci, które oglądały przekazany przez Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL model szybowca tylko dotykiem palców było to znacznie trudniejsze. Taktyka przelotowa szybowników łatwa jest do zrozumienia, kiedy zna się rodzaje chmur, wznoszenia, doskonałość itp. Dla niewidomych jest to znacznie trudniejsze.

To, że mogłem przekazać grupce dzieci z Lasek trochę informacji o lotnictwie, i to, że informacje te do nich docierały, było głównie zasługą ich samych — wielkich miłośników tej dziedziny działalności człowieka, świetnie przygotowanych na to spotkanie. Dzieci, dla których lotnictwo pozostanie, niestety, niedostępne. A samoloty nad Laskami latają bardzo często. Z pobliskiego Bemowa. Na to lotnisko dzieci z Lasek wybierają się na jesieni. Jeżeli z Aeroklubu Warszawskiego otrzymają zaproszenie...

OGŁOSZENIA DROBNE

Mariusz Gołembiewski, ul. Sobieskiego 40/7, 83-110 Tczew, posiada do wymiany niesklejone modele samolotów w skali 1:72.
(ogł. nr 96)

Udostępnię dokumentację lotni MARS AGAT, SEMP, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych. Nowicki, ul. Obornicka 29/2, 51-113 Wrocław.
(ogł. nr 3)

Rok założenia 1930
SKRZYDLATA POLSKA
Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.
Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.
Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.
Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 27.VII.1979 r. Zam. 660. C-131.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

COŚ NA LATO

Dużym powodzeniem na plażach zagranicznych cieszy się oryginalny latawiec w kształcie żaglowca wykonany z tworzywa sztucznego.



ZŁOTE MEDALE

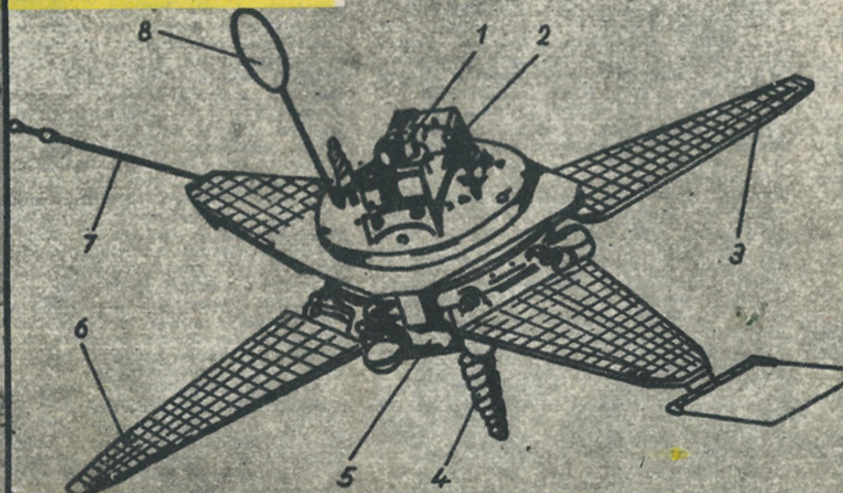


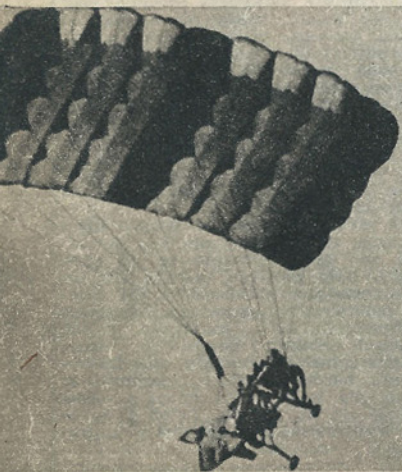


Złote medale Akademii Nauk ZSRR przyznawane od 1973 r. za wybitne osiągnięcia w dziedzinie kosmonautyki: 1 — medal K. Ciołkowskiego, 2 — medal S. Korolowa.

PROGNOZ

Radziecki satelita badawczy Słońca — Prognoz: 1 — miernik promieniowania rentgenowskiego, 2 — miernik promieniowania ultrafioletowego, 3, 4 i 8 — anteny, 5 — kadłub, 6 — baterie słoneczne, 7 — wysięgnik magnetometru. Średnica — ok. 1,2 m, długość — ok. 1,3 m, rozpiętość — ok. 4,5 m. Masa na orbicie 845 kg. Od 1972 r. do 1979 r. wprowadzono na orbity (500 — 1000 km x 200 000 km) 7 satelitów Prognoz.





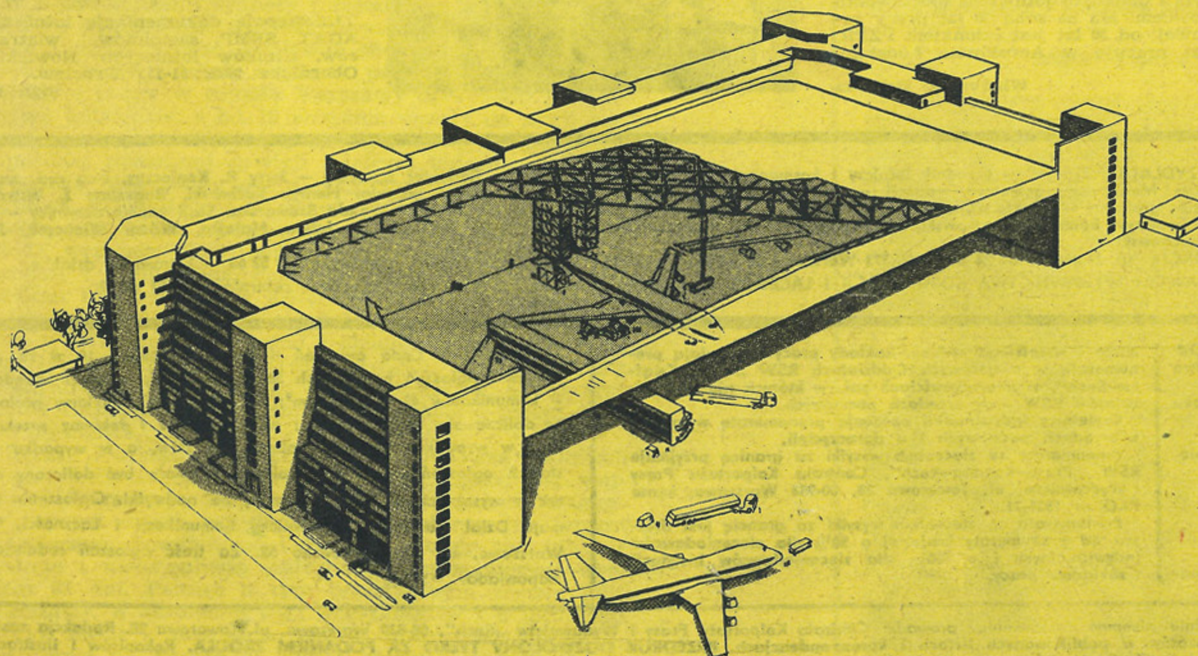


PARAFOIL

Taką nazwę nosi badany obecnie na politechnice kalifornijskiej nowy rodzaj statku latającego, konstrukcji prof. Johna Nicolaidesa. Jest to miękkopłat z nylonu ze szczeliną wzdłuż krawędzi przedniej prostokątnego płata. Podczas ruchu postępowego powietrze wypełnia płat tworząc profil lotniczy. Pod płatem jest zawieszona jednomiejscowa gondola z silnikiem o mocy 40 kW od sań motorowych, ze śmigłem pchającym i podwoziem. Masa samolotu — 250 kg. Przed startem płat jest rozwijany na ziemi, mocowany do gondoli i podpierany, aby wypełnił się powietrzem (wystarczy słaby wiatr czołowy). Następnie usuwa się podpory, zwiększa obroty silnika i startuje on po krótkim rozbiegu. Samolot jest bardzo łatwy w pilotażu. Nie ma steru wysokości. Wysokość lotu jest regulowana obrotami silnika. Większe obroty — wznoszenie, mniejsze — opadanie. Prędkość lotu poziomego jest stała — 40 km/h. Sterowanie kierunku poprzez zwichrzenie linkami tylnych krawędzi końcówek płata zmniejsza prędkość lotu np. przy lądowaniu, silne zagięcie — przekształca urządzenie w spadochron z opadaniem do 13 m/s (bez napędu). Nie grozi przy tym przeciągnięcie.

WIELKI HANGAR OBSŁUGOWY

Nowy hangar obsługowy w porcie lotniczym Singapuru — Changi ma mieć największą na świecie przestrzeń operacyjną bez podpór, stropu i wrót. Przewidywane oddanie do użytku — w 1981 r. W hangarze zmieszczą się 3 olbrzymy pasażerskie B-747 lub 5 odrzutowców innego typu.



Zdjęcia i rysunki: Junyj Tiechnik, Flieger Revue (NRD), TM, Flight, Model Airplane News.

● **Laboratorium** Kliniczno-Diagnostyczne Centralnej Lecznicy Aeroflotu jest wyposażone w najnowsze urządzenia, m.in. w automatyczny analizator biochemiczny (18 wyników). Radzieckie wymagania zdrowotne dla lotników cywilnych znacznie przewyższają wymagania ICAO. Kandydaci na pilotów są poddawani testom medyczno-psychicznym. Specjaliści z tej dziedziny obserwują studentów-pilotów podczas nauki oraz pilotów mających kilka tysięcy godzin spędzonych za sterami.

Radzieccy lekarze lotniczy są kształceni specjalnie w powołanej do tego katedrze medycyny lotniczej i kosmicznej Centralnego Instytutu Doskonalenia Lekarzy. Tam też kształceni są lekarze specjaliści kierowani przez zagraniczne towarzystwa lotnicze.

Współczesne lotnictwo cywilne dysponujące samolotami odrzutowymi stawia wysokie wymagania pilotom. I to pod każdym względem. Można podać, że nawet zjedzenie przed lotem niewinnej pomarańczy może przy obniżonym ciśnieniu atmosferycznym w kabinie lub na dużej wysokości lotu spowodować poprzez działanie przewodu pokarmowego ucisk na serce i skurcz naczyń krwionośnych. Podobne działanie może mieć spożyty przed lotem świeży chleb żytni, mleko, kwas chlebowy, zupa grochowa, a nieraz i pepsi lub coca-cola. Dlatego tak ważny jest właściwy skład pożywienia. Przez określony czas przed lotem załoga przebywa w profilaktorium, gdzie wypoczywa i spożywa bezpłatny posiłek o składzie dostosowanym do fizjologii pracy w powietrzu.

● **Przednie skrzydełka** („wąsy") w samolocie Tu-144 służą nie tylko dla poprawy jego właściwości w locie z małą prędkością — czyli do zmniejszenia prędkości startu i lądowania — ale również w okresie przekraczania bariery dźwięku, kiedy wysunięte skrzydełka ułatwiają i przyśpieszają jej pokonanie.

● **Przewiduje się**, że w 1990 r. telekomunikacja światowa będzie potrzebowała 50 000 magistralnych łącz telefonicznych, z tego prawie połowa ma przypaść na satelity łącznościowe.

● **W 1978 r.** jedna minuta rozmowy telefonicznej z Pragi do Hawany za pośrednictwem systemu satelitarnego Orbita kosztowała w CSRS — 120 koron.

● **15 lat temu** zmarł w Szwajcarii fizyk austriacki Victor Hess (81 lat), odkrywca w 1913 r. promieni kosmicznych, za co w 1936 r. otrzymał Nagrodę Nobla. W latach 1911–13 badał zjawisko promieniowania (jonizacji) w lotach balonowych na wysokości ok. 5000 m. Z biegiem lat przewidywania na temat groźnych skutków biologicznych promieniowania kosmicznego okazały się na szczęście mylne. Takie były wyniki badań w stratostatach, rakietach i sztucznych satelitach. Ale filtrem ochronnym była w statkach Apollo wodorowa, a potem helowa atmosfera kabiny załogi, a pierwsze satelity radzieckie ustalały obszary intensywnego promieniowania kosmicznego w pobliżu Ziemi. Starty statków załogowych odbywały się w okresach zmniejszonego promieniowania kosmicznego. Wg najnowszych badań promieniowanie to ma również korzystny wpływ np. na długotrwałość życia ludzkiego (mieszkańcy wielu wysokogórskich rejonów świata żyją bardzo długo). Istnieje też hipoteza, że starożytni Egipcjanie umieli wykorzystać promieniowanie kosmiczne (w postaci tzw. energii biokosmicznej) przenikające do wnętrz piramid dla konserwacji zabalsamowanych mumii. Badania promieni kosmicznych trwają przy użyciu m.in. automatycznych laboratoriów międzyplanetarnych. Bo istota tych promieni nie jest jeszcze w pełni wyjaśniona.

● **W Chile** istnieje 12 klubów lotniowych zrzeszających ok. 200 pilotów. 90% lotni jest wykonanych samodzielnie. Zanotowano dotąd trzy wypadki śmiertelne.

INDEKS 37606